



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 1. maaliskuuta 2023
(OR. en)

6796/23

Toimielinten välinen asia:
2023/0055 (COD)

TRANS 73
JAI 209
CATS 13
IA 28
CODEC 252

EHDOTUS

Lähtettäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	1. maaliskuuta 2023
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2023) 128 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI tiettyjen ajokieltojen koko unionin laajuisesta voimassaolosta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2023) 128 final.

Liite: COM(2023) 128 final



Bryssel 1.3.2023
COM(2023) 128 final

2023/0055 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

tiettyjen ajokieltojen koko unionin laajuudesta voimassaolosta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SWD(2023) 128-129} - {SEC(2023) 350}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Liikenneturvallisuuden parantaminen on yksi Euroopan unionin liikennepolitiikan keskeisistä tavoitteista. Unioni pyrkii politiikallaan parantamaan liikenneturvallisuutta ja näin vähentämään liikennekuolemia, loukkaantumisia ja aineellisia vahinkoja.

Viimeisten 20 vuoden aikana EU:n teistä on tullut huomattavasti aiempaa turvallisempia. Liikennekuolemien määrä on laskenut 61,5 prosenttia vuosien 2001 ja 2021 välillä (noin 51 400:sta noin 19 800:aan). Liikenneturvallisuus ei ole kuitenkaan parantunut niin paljon, että EU olisi päässyt poliittiseen tavoitteeseensa puolittaa liikennekuolemien määrä ensin vuosien 2001 ja 2010 välillä ja sitten uudelleen vuosien 2011 ja 2020 välillä (vuodesta 2001 vuoteen 2020 vähennystä olisi siis 75 prosenttia). Tavoitteet on 20 viime vuoden aikana esitetty erinäisissä komission strategisissa asiakirjoissa, kuten valkoisessa kirjassa *Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010*¹ ja komission tiedonannossa *Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020*.² Vuonna 2020 esittämässään *kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa*³ komissio asetti tavoitteeksi liikennekuolemien määrän vähentämisen vuoteen 2050 mennessä mahdollisimman lähelle nollaa. Tavoite kattaa kaikki liikennemuodot.

Liikennekuolemien määrä väheni vuonna 2020 edellisvuoteen verrattuna 17 prosenttia, mikä tosin johtui pitkälti siitä, että liikennemäärät putosivat covid-19-pandemian myötä ennennäkemättömän rajusti.⁴ Vuotta 2020 edeltäneinä vuosina liikennekuolemat eivät vähentyneet juuri lainkaan. Hidastumisen merkkejä oli nähtävissä jo vuodesta 2014 lähtien, ja maaliskuussa 2017 unionin jäsenvaltioiden liikenneministerit antoivatkin liikenneturvallisuutta käsittelevän julistuksen⁵ Vallettassa pidetyssä liikenneneuvoston epävirallisessa kokouksessa. Julistuksessa jäsenvaltiot kehottivat komissiota tarkastelemaan unionin liikenneturvallisuuden oikeudellisen kehyksen vahvistamista, jotta kehityksen suunta saataisiin taas käännettyä.

Valletan julistuksessa⁶ vaadittiin nimenomaisesti toimia, jotka koskevat ulkomailla asuville kuljettajille määrättyjen ajokieltojen vastavuoroista tunnustamista:

”Liikenneministerit kehottavat komissiota [– –] tarkastelemaan unionin liikenneturvallisuuden oikeudellisen kehyksen vahvistamista kiinnittäen erityistä huomiota ulkomailla asuvien kuljettajien ajokieltojen vastavuoroista tunnustamista koskevaan jäsenvaltioiden yhteistyöhön, rajoittamatta tällaisten ehdotusten asianmukaisia oikeusperustoja [– –]”.

¹ COM(2001) 370 final.

² COM(2010) 389 final.

³ COM(2020) 789 final.

⁴ Euroopan liikenneturvallisuusneuvoston mukaan liikennemäärät Euroopan suurimmissa kaupungeissa vähenivät huhtikuussa 2020 toteutettujen ensimmäisten sulkutoimien aikana 70–85 prosenttia (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

⁵ Ks. https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf. Kesäkuussa 2017 antamissaan päätelmissä neuvosto antoi tukensa Valletan julistukselle (ks. asiakirja 9994/17).

⁶ Valletan julistus liikenneturvallisuudesta, 2015, 9 kohdan c alakohta.

Merkittävä osa unionin liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtääviä pyrkimyksiä on se, että unionissa tehtyjen liikenne rikkomusten seuraamukset pantaisiin johdonmukaisesti täytäntöön. Nykyisen oikeudellisen kehyksen mukaan ajokieltoa ei kuitenkaan voida saattaa voimaan unionin laajuisesti, jos siihen johtanut rikkomus on tehty muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa rikkomukseen syyllistyneen ajokortti oli myönnetty

Koska ajokortin myöntäminen on kunkin jäsenvaltion suvereeni toimi, toinen jäsenvaltio ei voi ottaa ajokorttia pois niin, että poistamisen vaikutukset olisivat samat. Ajokorttiin perustuvan ajo-oikeuden voi siis poistaa unionin laajuisin vaikutuksin vain se jäsenvaltio, joka on sen myöntänyt. Muut jäsenvaltiot voivat alueperiaatteen mukaisesti rajoittaa ajo-oikeutta vain omalla alueellaan.⁷ Jotta ajokiellot voitaisiin saattaa voimaan koko unionin alueella ja jotta liikenne rikkomukseen syyllistyneet eivät selviäisi teostaan vain suhteellisen pienillä seuraamuksilla, on välttämätöntä luoda unionin laajuinen järjestely.

Riippuu jäsenvaltiosta, mitkä viranomaiset voivat tehdä ajokieltoja koskevia päätöksiä. Unionin laajuinen ajokielto olisi siksi määrättävä ajokortin myöntäneen jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön perusteella. Ehdotuksessa asetetaan jäsenvaltioille velvollisuus saattaa toisen jäsenvaltion määräämä ajokielto oman lainsäädäntönsä mukaisesti voimaan koko unionissa.

Järjestelyn peruseriaatteenä olisi oltava, että ajokorttiin perustuvan ajo-oikeuden poistamisesta, määräajaisesta peruuttamisesta tai rajoittamisesta johtuvia vaikutuksia sovellettaisiin mahdollisimman täysimääräisesti koko unionissa. Käyttöön otettaisiin siis unionin laajuinen ajokielto. Tällaisella järjestelyllä EU pääsisi samanlaisiin tuloksiin kuin ajokielloista tehtyjen päätösten vastavuoroisella tunnustamisella, ja samalla otettaisiin huomioon tieliikenteen erityispiirteet ja vältettäisiin se, että ajokiellon unionin laajuinen vaikutus olisi päällekkäinen rikosoikeudellisessa yhteistyössä käytettävien välineiden kanssa.

Ehdotuksen piiriin kuuluvat ne liikenne rikkomukset, jotka useimmin johtavat liikenneonnettomuuksiin ja liikennekuolemiin, eli huomattava ylinopeus, rattijuopumus, huumausaineen vaikutuksen alaisena ajaminen sekä kuoleman tai vakavan ruumiinvamman aiheuttava liikennesääntöjen rikkominen.

Ajonopeudella on suora vaikutus kolarien määrään ja vakavuuteen, ja lisäksi ylinopeus on keskimäärin selvästi yleisin kirjattu liikenne rikkomus.⁸ Kolarien määrä ja vakavuus lisääntyvät eksponentiaalisesti ajonopeuden kasvaessa. Nopeuden vähentäminen vain muutamalla kilometrillä tunnissa voi vähentää merkittävästi kolarien määrää ja lieventää niitä.⁹

Ulkomailla asuvien kuljettajien osuus ylinopeusrikkomuksissa voi olla hyvinkin erilainen eri jäsenvaltioissa. Keskimäärin noin 18 prosentissa kaikista ylinopeusrikkomuksista tekijä asuu ulkomailla. Olemassa on siis merkittävä joukko kuljettajia, jotka syyllistyvät vakaviin liikenne rikkomuksiin muissa jäsenvaltioissa mutteivät joudu (täyteen) vastuuseen teoistaan. Nopeusvalvonnan tavoitteena on estää ylinopeuksia rankaisemalla niistä. Nopeuksia hillitsevä

⁷ Tulkinta tuodaan toistuvasti esiin myös Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä, ks. esimerkiksi asia C-419/10 Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, ja asia C-260/13 Aykul, ECLI:EU:C:2015:257.

⁸ https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf

⁹ Ks. edellinen alaviite.

vaikutus kohdistuu sekä niihin, jotka katsovat kuuluvansa samaan ryhmään kuin ne, jotka tosiasiallisesti saavat ylinopeusrangaistuksen (erityinen pelotevaikutus), että toisaalta niihin, jotka toistuvasti näkevät tai kuulevat ylinopeutta ajavien saavan rangaistuksen (yleinen pelotevaikutus).¹⁰

Nykyistä tilannetta, jossa ylinopeutta ajavat jäävät lähes rangaistuksetta, voitaisiin osittain parantaa sillä, että jäsenvaltiot voivat tunnustaa toistensa määräämät ylinopeuteen perustuvat ajokiellet. Tällaiset kuljettajat todennäköisesti hidastaisivat ajonopeuttaan, koska heille kävisi selväksi, että heidän on noudatettava nopeusrajoituksia ulkomailla aivan samaan tapaan kuin kotimaassaan. Sitä paitsi kun otetaan huomioon, että ylinopeus on liikennerikkomuksista yleisin, ylinopeudesta määrättyjen ajokieltojen vastavuoroisesta tunnustamisesta olisi merkittävää hyötyä jo liikenneturvallisuuden kannalta: eräiden sidosryhmien arvion mukaan vuosittain voitaisiin säästää 2 100 henkeä, jos ajonopeudet putoaisivat niinkin vähän kuin yhdellä kilometrillä tunnissa koko EU:ssa.¹¹

Sama logiikka pätee myös rattijuopumukseen. Rattijuopumustapauksia oli vuonna 2019 arviolta 1,2 miljoonaa, ja valvontaintensiteetin kehitys vuosina 2010–2019 viittaa siihen, että tapausten määrä nousee 1,5 miljoonaan vuonna 2030 ja 2,4 miljoonaan vuonna 2050.¹² Huumausaineiden, alkoholin ja lääkkeiden vaikutuksen alaisena ajamisen torjumista koskevan DRUID-hankkeen (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) yhteydessä hiljattain tehdyssä tutkimuksessa arvioitiin niiden tapausten osuutta, joissa testattu veren alkoholipitoisuus oli yli 0,8.¹³ EU:n tasolla noin 26 prosenttia kaikista rattijuopumuksista arvioitiin siinä määrin törkeiksi, että seurauksena saattoi olla ajokortin menetys. Arvioiden mukaan kaikista liikennerikkomuksiin syyllistyneistä noin 15 prosenttia on ulkomailla asuvia.¹⁴

Myös huumausaineet voivat vaikuttaa psyykkisiin ja fysiologisiin toimintoihin ja heikentää siten toimintakykyä. Liikennekuolemista kansallisella tasolla tehtyjen epidemiologisten tutkimusten mukaan arviolta huumausaineet (mukaan luettuina lääkkeet) liittyisivät 15–25 prosenttiin liikennekuolemista.¹⁵ Tärkein yleinen tekijä, joka ehkäisee huumausaineen vaikutuksen alaisena ajamista, on erään toisen DRUID-raportin¹⁶ mukaan kiinni jäämisen pelko. Vuonna 2018 tehdyssä tutkimuksessa osoittautui kuitenkin, että vain 14 prosenttia autoilijoista piti huumetestien joutumista todennäköisenä.¹⁷ Huumausaineen vaikutuksen alaisena ajamisesta määrättäviä rangaistuksia olisi sen vuoksi tuotava näkyvämmiin esiin. Tätä taustaa vasten ja siksi, että huumausaineen ja alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen

¹⁰ Ks. edellinen alaviite.

¹¹ ETSC (2019), PIN Flash 36, Reducing Speeding in Europe <https://bit.ly/2YZgSzz>

¹² Euroopan komissio, liikenteen ja liikkumisen pääosasto, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al., *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report*, Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

¹³ Euroopan huumausaineiden ja niiden väärinkäytön seurantakeskus (EMCDDA), 2012: *Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe – findings from the DRUID project* (https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_192773_EN_TDXA12006ENN.pdf).

¹⁴ SWD(2023) 126 final

¹⁵ Euroopan komissio, liikenteen ja liikkumisen pääosasto, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al., *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs: final report*, Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/284545>.

¹⁶ Microsoft Word - FINAL Deliverable 4_2_1 DRAFTv10 (bast.de)

¹⁷ <https://www.esranet.eu/en/publications/>

yhdistetään yleisesti toisiinsa, myös huumausaineen vaikutuksen alaisena ajamisen pitäisi kuulua direktiiviehdotuksen piiriin.

Ylinopeuden tai huumausaineen tai alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisen lisäksi myös muunlainen liikennesääntöjen rikkominen voi johtaa vakavaan vammaan tai jopa kuolemaan. Vaarassa ovat erityisesti muita heikommassa asemassa olevat tienkäyttäjät, kuten lapset, jalankulkijat, pyöräilijät, (sähkö)potkulautailijat ja liikuntarajoitteiset. Tämän perusteella direktiiviehdotuksessa säädetään, että näistä teoista määrättyjen ajokieltojen vaikutus ulotetaan koskemaan koko EU:ta.

Direktiivin 2006/126/EY¹⁸ arvioinnissa todettiin, että kun olemassa ei ole erityistä ajokieltoihin sovellettavaa tehokasta EU:n järjestelyä, on vaikeaa puuttua siihen, että jonkin jäsenvaltion alueella rikkomukseen syyllistyneet kuljettajat voivat rikkomuksesta huolimatta jatkaa ajamistaan toisessa jäsenvaltiossa. Näkemyksen taakse asettui 16 kaikkiaan 21:stä kansallisia viranomaisia edustavasta vastaajasta. Heidän mukaansa on yleinen ja merkittävä ongelma, että ajokieltojen seuraukset eivät ole samoja rikkomuksen tekovaltiossa asuville ja ulkomailla asuville. Jäsenvaltioilta pyydettiin näkemyksiä siitä, ettei ajokieltoja saada voimaan unionin laajuisesti niitä koskevien päätösten vastavuoroisen tunnustamisen kautta, ja eräät niistä totesivat, että ajokieltoja on tässä tilanteessa vaikea panna täytäntöön rajojen ylitse, mikä on vaaraksi liikenneturvallisuudelle EU:ssa erityisesti silloin, kun ajokiellon perusteena on vakava rikos (kuten rattijuopumus). Arvioinnin yhteydessä tehtiin kansallisille viranomaisille kohdennettu kysely, jonka tulokset vahvistivat pitkälti sen, että ajokieltoihin sovellettavan EU:n tason järjestelyn puuttuminen saattaa vaikuttaa kielteisesti liikenneturvallisuuteen ja nk. ajokorttiturismiin, joskin vaikutuksia on hankala arvioida.

Kun näissä perusteluissa puhutaan ajokieltojen vastavuoroisesta tunnustamisesta valmistelutoimien yhteydessä, se olisi tulkittava toimintapoliittiseksi tavoitteeksi, jonka mukaan ajokiellot olisi saatettava voimaan unionin laajuisesti, mikä vastaakin aloitteen alkuperäistä tarkoitusta.

Ajokiellon saattamista voimaan unionin laajuisesti sitä koskevien päätösten vastavuoroisen tunnustamisen kautta on lisäksi selvitelty myös direktiivin (EU) 2015/413 valmistelutoimien yhteydessä.¹⁹

Valmisteltaessa direktiivin 2006/126/EY tarkistamista valtaosa avoimeen julkiseen kuulemiseen vastanneista (68 % eli 5 146 vastaajaa 7 532:sta) piti erittäin tärkeänä tai tärkeänä, että direktiivin soveltamisalaa laajennetaan lisäämällä siihen ajokieltojen vastavuoroista tunnustamista koskevia sääntöjä. Asiasta järjestetyissä seminaareissa ja kohdennetuissa haastatteluissa useimmat sidosryhmät²⁰ antoivat tukensa ajokieltojen

¹⁸ Komission yksiköiden valmisteluasiakirja SWD/2022/0017 final – *Evaluation of the Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences.*

¹⁹ Tässä esitetyt tilastot ja kyselyn tulokset ovat osa liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenneriikkomuksia koskevan rajatylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annetun direktiivin (EU) 2015/413 tarkistamiseen liittyvän vaikutustenarvioinnin tueksi tehtyä tutkimusta, jonka teki konsulttiyritys Ecorysin vetämä konsortio (2022), MOVE/C2/SER/2019–425/SI2.819667 – linkki lisätään.

²⁰ Euroopan liikenneonnettomuuksien uhrien liitto (European federation of road victims), Ranska, Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto (ETSC), Unkari, Ruotsi, Slovenia, Belgia, CEETAR ja Alankomaat.

vastavuoroisen tunnustamisen käsitteen jatkokehittelylle. Alankomaat²¹ toi kuitenkin esiin eräitä oikeudellisia kysymyksiä, ja Saksa näki joitakin ongelmia ainakin alkuvaiheessa.

Kaiken kaikkiaan monet sidosryhmät kannattivat päätösten vastavuoroisen tunnustamisen kautta toteutettavaa unionin laajuista ajokieltoa erityisesti ylinopeus- ja rattijuopumustapauksissa. Tämä vahvistui julkisessa kuulemisessa, jossa rattijuopumuksesta tai huumausaineen vaikutuksen alaisena ajamisesta tai ylinopeudesta määrättävää unionin laajuista ajokieltoa, joka perustuisi ajokieltopäätösten vastavuoroiseen tunnustamiseen, piti direktiivin 2006/126/EY tarkistamisen kannalta joko erittäin tärkeänä 6 106 (81 %) tai tärkeänä 4 996 (66 %) vastaajaa kaikkiaan 7 532 vastaajasta. Kun julkisessa kuulemisessa pyydettiin vastaajia kertomaan ne rikkomukset, joista määrättävän ajokiellon olisi heistä katettava koko EU, 87 prosenttia (6 586/7 532) mainitsi rattijuopumuksen ja huumausaineen vaikutuksen alaisena ajamisen ja 46 prosenttia (3 470/7 532) ylinopeuden. Kohdennetuissa haastatteluissa jotkin sidosryhmät²² ilmaisivat tukensa ylinopeudesta ja rattijuopumuksesta määrättävälle unionin laajuiselle ajokiellolle, joka perustuu päätösten vastavuoroiseen tunnustamiseen. Tukensa antoivat myös Ruotsi, Slovenia ja Belgia vaikka katsoivatkin, että asiasta sopiminen jäsenvaltioiden kesken ja järjestelyn käytännön täytäntöönpano voi olla ongelmallista.

Kun päätösten vastavuoroisen tunnustamisen kautta täytäntöön pantaville unionin laajuisille ajokielloille ei ole selkeää EU:n tason järjestelyä, on vaikeaa estää kuljettajia käyttämästä tilannetta hyväkseen, ja lisäksi tämä puute vaikuttaa liikenneturvallisuuteen. Jäsenvaltiot vahvistivat kohdennetuissa haastatteluissa myös tämän havainnon. Julkiseen kuulemiseen vastanneet sidosryhmät vaikuttivat pitävän tärkeänä vähentää sekä kuljettajien vaarallista ajokäyttäytymistä että ajo-oikeudetta ajavien määrää. Edellä mainittujen rikkomusten vähentämistä piti äärimmäisen tärkeänä noin 55 prosenttia (5 063/7 532) ja erittäin tärkeänä noin 69 prosenttia (5 201/7 532) vastaajista.

Kohdennetussa kyselyssä valtaosa (16/21) kansallisia viranomaisia edustavista vastaajista piti yleisenä ja merkittävänä ongelmana, että ajokieltojen seuraukset eivät ole EU:ssa samoja rikkomuksen tekovaltiossa asuville ja ulkomailla asuville. Kansalaisjärjestöjen edustajat olivat kohdennetussa kyselyssä samaa mieltä siitä, että maassa asuvien ja ulkomaisten kuljettajien erilainen kohtelu ajokieltojen seurausten suhteen on liikenneturvallisuuden kannalta merkittävä ongelma (64 % vastaajista). Samoin myös erilainen kohtelu rangaistuspisteiden suhteen on heidän mukaansa liikenneturvallisuuden kannalta merkittävä ongelma (64 % vastaajista).

Kansalliset viranomaiset arvioivat, että ajokieltoon johtavien rikkomusten määrä vaihtelee keskimäärin 25 000:sta yli 50 000:een vuodessa. Maassa asuville kuljettajille (eli niille, joiden ajokortti on myönnetty siinä jäsenvaltiossa, jossa ajokielto määrätään) määrättyjä ajokieltoja olisi arviolta 0–5 000. Ulkomailla asuville kuljettajille (kuten niille, joiden ajokorttia ei ole myönnetty siinä jäsenvaltiossa, jossa ajokielto määrätään) määrättyjä ajokieltoja olisi niitäkin arviolta 0–5 000. Monet vastaajat arvioivat, että rangaistuspisteisiin johtavia rikkomuksia olisi 0:sta 1 000:een vuodessa. Hieman tätä useampien vastaajien mukaan tapauksia, joissa maassa asuville kuljettajille (kuten niille, joiden ajokortti on myönnetty siinä jäsenvaltiossa, jossa

²¹ Alankomaat toi esiin huolensa siitä, että eri puolella EU:ta sovelletaan erilaisia sääntöjä ja menettelyjä.

²² Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto, Euroopan moottoripyörävalmistajien liitto ja Tanskan ajo-opettajien liitto (Dansk Kørelærer-Union).

ajokielto määrätään) määrätään rangaistuspisteitä, olisi arviolta 0–1 000. Tapauksia, joissa rangaistuspisteitä määrätään toisessa EU-maassa asuville kuljettajille (kuten niille, joiden ajokorttia ei ole myönnetty siinä jäsenvaltiossa, jossa ajokielto määrätään) olisi niitäkin arviolta 0–5 000.

Valmistelutyön perusteella on käynyt selväksi, että perustamalla erityinen ja tehokas järjestelmä ajokieltojen soveltamiseksi unionin laajuisesti voidaan todennäköisesti parantaa liikenneturvallisuutta merkittävästi. Ehdotus on myös osa pakettia, johon kuuluu myös kahden muun asiaan liittyvän direktiivin tarkistaminen:

- liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annettu direktiivi (EU) 2015/413²³ ja
- ajokorteista annettu direktiivi 2006/126/EY.²⁴

Direktiivi (EU) 2015/413 on yksi tiettyihin tarkoin määriteltyihin tieliikenne rikkomuksiin liittyvän lainvalvonnan kulmakivistä silloin, kun rikkomukset on tehty ajoneuvolla, joka on rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa rikkomus on tapahtunut. Useimmissa tapauksissa tämä tarkoittaa myös sitä, että tekoon syyllistynyt ei asu kyseisessä jäsenvaltiossa. Sen vuoksi oli tärkeää, että tämän ehdotuksen soveltamisalaan otetaan mahdollisimman pitkälti vastaavat rikokset kuin tuohon direktiiviin liittyvässä tarkistuksessa kaavaillaan. Muussa tapauksessa lainvalvontaviranomaisilla ei ehkä olisi riittäviä välineitä suorittaa tutkintaa, jonka tuloksena määrittäisiin ajokielto. Lisäksi ulkomailla asuvilla rikoksentehtäjäillä ei välttämättä ole käytettävissään saman tasoisia menettelyllisiä suojatoimia kuin maassa asuvilla. Direktiivin (EU) 2015/413 tarkistuksella pyritään parantamaan tätä tilannetta. Tämän ehdotuksen valmistelun aikana kävi selväksi, että vaikka ajokiellon määrittämiseen sovellettavat kynnykset vaihtelevat huomattavasti jäsenvaltioittain, tietyt liikenneturvallisuuteen liittyvät liikenne rikokset johtavat ajokieltoon kaikissa tai useimmissa jäsenvaltioissa.

• **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Sellaisesta järjestelmästä säätäminen, jolla ulkomailla asuvat rikkomuksiin syyllistyneet kuljettajat voitaisiin määrätä koko unionissa voimassa olevaan ajokieltoon, on ollut koko ajan keskeisellä sijalla direktiivin 2006/126/EY tarkistamista koskevassa työssä.²⁵

Kyseisen direktiivin 11 artiklan 4 kohdassa säädetään tietyistä ajokieltoihin liittyvistä seikoista. Direktiivin 2006/126/EY tarkistaminen toteutetaan oikeudellisen yhtenäisyyden ja johdonmukaisuuden vuoksi samanaikaisesti tämän aloitteen kanssa. Siinä tarkastellaan ajokorttien myöntämistä ajokieltoon määrätuille kuljettajille ja vapautuksia ajokortin (voimassaolon) vastavuoroisesta tunnustamisesta silloin, kun ajokortin haltija on ajokiellossa muussa kuin ajokortin myöntäneessä jäsenvaltiossa. Lisäksi helpotetaan osittaisten ajokieltojen täytäntöönpanoa antamalla mahdollisuus rikemerkintöihin.

²³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/413, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2015, liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta (EUVL L 68, 13.3.2015, s. 9).

²⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY, annettu 20 päivänä joulukuuta 2006, ajokorteista (uudelleenlaadittu teksti) (EUVL L 403, 30.12.2006, s. 18).

²⁵ Ks. ajokorttidirektiivin tarkistamiseen liittyvä alustava vaikutustenarviointi: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revision-of-the-Directive-on-Driving-Licences_en

Komissio on toistuvasti pyrkinyt ehdottamaan säädöstä, jolla ajokiellot saadaan voimaan koko unionin laajuisesti ajokieltopäätösten vastavuoroisen tunnustamisen kautta. Vuonna 2006 komissio ilmoitti rikostuomioista johtuvista oikeudenmenetyksistä antamassaan tiedonannossa²⁶ aikovansa ehdottaa säädöstä, jolla korvattaisiin ajokieltoja koskeva vuoden 1998 yleissopimus.²⁷ Mitä tulee yleisesti ajokieltojen vastavuoroiseen tunnustamiseen, komissio ilmoitti tiedonannossaan suosivansa alakohtaista lähestymistapaa aloilla, joilla jäsenvaltioilla on jo yhteinen perusta (kuten ajokiellot).

• **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Ehdotus on täysin yhdenmukainen liikenneturvallisuutta koskevan keskeisen säännösten kanssa.

Sillä ei ole merkittävää vaikutusta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin (EU) 2022/2561²⁸ eikä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) 2019/2144.²⁹ Se on yhdenmukainen myös EU:n tieliikenneturvallisuuspolitiikan puitteiden 2021–2030 kanssa (*EU Road Safety Policy Framework 2021–2030 – Next steps towards "Vision Zero"*).³⁰

Kuten edellä mainittiin, direktiiviä (EU) 2015/413 tarkistetaan oikeudellisen yhtenäisyyden ja johdonmukaisuuden vuoksi samanaikaisesti tämän ehdotuksen kanssa. Tässä yhteydessä on jälleen todettava, että direktiivin (EU) 2015/413 odotetaan muodostuvan tutkinnan kulmakiveksi ja siten edistävän epäsuorasti myös seuraamusten täytäntöönpanoa erityisesti tapauksissa, joissa rikkomukseen syyllistynyt on havaittu etävalvonnan keinoin. Koska tarkistetulla direktiivillä (EU) 2015/413 pyritään laajentamaan tietojenvaihtoa ja keskinäistä avunantoa jäsenvaltioiden välillä, voidaan olettaa, että menestyksekkäät rikostutkinnat ja siten myös ajokiellot lisääntyvät huomattavasti.

Direktiivin (EU) 2015/413 tarkistamisella pyritään lisäksi takaamaan paremmat menettelylliset suojakeinot ja perusoikeuksien suoja rikkomuksesta epäillyille tai kiinni otetuille riippumatta siitä, onko rikkomus havaittu etävalvonnalla tai onko tekijä otettu kiinni ennen kuin hän poistuu jäsenvaltiosta, jossa rikkomus on tehty.

Myös direktiivin 2006/126/EY ja ajokortteihin sovellettavan unionin oikeudellisen kehyksen tarkistamisella täydennetään ehdotetussa direktiivissä vahvistettuja sääntöjä, kuten edellä on todettu. Tarkistettu ajokorttidirektiivi auttaa kuljettajalle määrättyjen osittaisten rajoitusten täytäntöönpanossa ja parantaa rikoksentekevaltion mahdollisuuksia kieltäytyä hyväksymästä rikoksenteikijän ajokorttia tapauksissa, joissa ehdotettua direktiiviä ei sovelleta.

Ajokorttiin liittyvään tietojenvaihtoon sovelletaan lisäksi henkilötietojen suojaa koskevia sääntöjä eli erityisesti

²⁶ COM(2006) 73 final.

²⁷ EUVL C 216, 10.7.1998, s. 1.

²⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2561, annettu 14 päivänä joulukuuta 2022, maanteiden tavaraj- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta (kodifikaatio) (EUVL L 330, 23.12.2022, s. 46).

²⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/2144, annettu 27 päivänä marraskuuta 2019, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta (EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1).

³⁰ SWD(2019) 283 final.

- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679 (yleinen tietosuoja-asetus)³¹ ja
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2016/680.³²

Ehdotus on yhdenmukainen myös muiden sellaisten välineiden kanssa, jotka mahdollistavat rikosasioissa annettujen tuomioiden tai oikeusviranomaisten päätösten vastavuoroisen tunnustamisen. Sillä paikataan järjestelyssä oleva aukko rikosasioita koskeviin tuomioistuinten päätöksiin perustuvien ajokieltojen osalta. Jotta vältettäisiin ehdotetun direktiivin ja unionin oikeus- ja sisäasioiden säännösten väliset päällekkäisyydet, ehdotuksessa selvennetään, että se ei rajoita kyseisten säädösten soveltamista.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Ehdotuksen ensisijaisena tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja varmistaa kaikkien tienkäyttäjien suojelun korkea taso unionissa. Asiaa korostivat myös EU:n liikenneministerit Vallettan julistuksessaan.

Euroopan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan unionin lainsäätäjällä on laaja normatiivinen valta antaa aiheellisia yhteisiä sääntöjä yhteisen liikennepolitiikan luomiseksi.³³ Liikenneturvallisuuden parantaminen on yksi Euroopan unionin liikennepolitiikan keskeisistä tavoitteista. Siihen tähtäävistä toimenpiteistä voidaan sen vuoksi päättää Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 91 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla.³⁴

Asianmukainen oikeusperusta ehdotetulle direktiiville on sen vuoksi SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan c alakohta.

• Toimintatavan valinta

SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla EU:n lainsäätäjä voi antaa sekä asetuksia että direktiivejä.

Direktiivi on tämän ehdotuksen tapauksessa sopivin väline, koska sitä käyttämällä voidaan ottaa huomioon ajokieltojen määräämiseen ja täytäntöönpanoon jäsenvaltioissa sovellettavien sääntöjen erot.

• Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)

³¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuoja-asetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).

³² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/680, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta toimivaltaisten viranomaisten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä rikosten ennalta estämistä, tutkimista, paljastamista tai rikoksiin liittyviä syytetoimia tai rikosoikeudellisten seuraamusten täytäntöönpanoa varten sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 89).

³³ Asia C-223/02 Espanja ja Suomi v. parlamentti ja neuvosto, ECLI:EU:C:2004:497, 29 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

³⁴ Asia C-43/12 Komissio v. parlamentti ja neuvosto, ECLI:EU:C:2014:298, 43 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaan unioni toteuttaa toimenpiteitä vain, jos jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla toteuttaa ehdotetun toiminnan tavoitteita. Nykyisen lainsäädäntökehityksen mukainen tilanne on se, että maassa asuvat kuljettajat säilyttävät kaikkein moitittavimpiinkin tieliikenneri rikkomuksiin syyllistyttyään ajo-oikeutensa kaikissa muissa jäsenvaltioissa kuin siinä, jossa rikkomus tapahtui, vaikka kyseinen jäsenvaltio rajoittaisikin tällaisia oikeuksia. Ajokiellolla on unionin laajuinen vaikutus vain siinä tapauksessa, että ajokiellon määrännyt jäsenvaltio on sama valtio, joka on myöntänyt ajokortin rikkomukseen syyllistyneelle.

Liikenneturvallisuuteen liittyvistä syistä on äärimmäisen tärkeää, että ajokiellot ovat voimassa koko Euroopan unionin alueella. Tämä voidaan saavuttaa vain EU:n säädöksellä. Päätös ajokortin myöntämisestä tai henkilön ajo-oikeuden poistamisesta peruuttamalla ajokortin voimassaolo kuuluu jäsenvaltion yksinomaiseen toimivaltaan. Ajokiellon unionin laajuiset vaikutukset edellyttävät siis aina ajokortin myöntäneen jäsenvaltion toimenpiteitä, ja ilman unionin tason toimia tällä jäsenvaltiolla ei ole näiden toimenpiteiden toteuttamiseen tarvittavia tietoja, oikeudellisia välineitä tai kannustavia syitä.

- **Suhteellisuusperiaate**

Tämän aloitteen mukaisilla toimenpiteillä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen liikenneturvallisuuden parantamista koskevan tavoitteen saavuttamiseksi saattamalla liikenneturvallisuuteen liittyvistä rikkomuksista määrätyt ajokiellot voimaan unionin laajuisesti. Direktiivissä säädetään ajokiellon ilmoittamisesta ajokortin myöntäneelle jäsenvaltiolle ainoastaan niiden liikenneturvallisuuteen liittyvien liikenneri kosten osalta, jotka ovat liikenneonnettomuuksien ja -kuolemien pääasiallisia syitä EU:ssa, eli rattijuopumuksen (veren alkoholipitoisuus ylittää laissa sallitun enimmäisarvon) ja ylinopeuden (nopeus ylittää kyseistä tietä tai ajoneuvotyyppiä koskevat voimassa olevat nopeusrajoitukset) sekä huumausaineen vaikutuksen alaisena ajamisen osalta. Ajokiellosta voidaan toimittaa ilmoitus myös siinä tapauksessa, että sen taustalla on kuolemaan tai vakavaan ruumiinvammaan johtanut liikenneri kkomus.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Komissio teki vuonna 2012 oikeudellisen tutkimuksen³⁵ EU:n sisäisten oikeudenmenetysten tilanteesta kolmella ennalta määritetyllä alalla, mukaan lukien ajokiellot. Tutkimuksessa analysoitiin asiaa koskevan EU:n oikeudellisen kehityksen lisäksi myös voimassa olevia monikansallisia ja kahdenvälisiä sopimuksia ja yleissopimuksia. Tutkimuksessa todettiin muun muassa, että olisi annettava uusi direktiivi, jolla säännellään ajokieltojen rajatylittävää täytäntöönpanoa.

³⁵ Vermeulen, Gert & Bondt, Wendy & Ryckman, Charlotte & Persak, Nina (2012), *The disqualification triad: approximating legislation, executing requests, ensuring equivalence*.

Komissio tilasi vuonna 2022 yritysten Ecorys, Wavestone ja Grimaldi muodostamalta konsortiolta tutkimuksen³⁶ direktiivin (EU) 2015/413 tarkistamiseen liittyvän vaikutustenarvioinnin tueksi. Tutkimuksessa paneuduttiin laajasti ajokieltoihin liittyvään sääntelyyn ja unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöön. Myös tässä tutkimuksessa päädyttiin tukemaan uutta säädöstä, jolla ajokiellot saatetaan voimaan koko unionin laajuisesti ajokieltopäätösten vastavuoroisen tunnustamisen kautta.

Kuten edellä mainittiin, tilannetta, jossa jäsenvaltio peruuttaa kansallisen lainsäädäntönsä nojalla ja alueellaan tapahtuneen lainvastaisen toiminnan vuoksi toisen jäsenvaltion myöntämän ajokortin haltijan ajo-oikeuden, säännellään tätä nykyä osittain direktiivillä 2006/126/EY.

Euroopan komissio julkaisi vuonna 2022 kyseisestä direktiivistä tehdyn jälkiarvioinnin.³⁷ Arvioinnissa osoitettiin, että ajokortteja koskevilla direktiivin 2006/126/EY ja sen kahden edeltäjän mukaisilla toimilla on voitu yhtenäistää tienkäyttäjien turvallisuuden taso unionissa ja helpottaa vapaata liikkuvuutta. Arvioinnissa kävi lisäksi ilmi, että niin liikenneturvallisuuden tasoa unionissa kuin tiettyjen sääntelyyn perustuvien vaatimusten tehokkuutta ja oikeasuhteisuutta voitaisiin vielä parantaa.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Paremmän sääntelyn suuntaviivojen³⁸ mukaisesti direktiivin 2006/126/EY jälkiarvioinnin ja kyseisen direktiivin tarkistamista koskevan vaikutustenarvioinnin aikana järjestettiin sidosryhmien kuulemisia myös tämän ehdotuksen osalta.

Jälkiarvioinnin valmisteluvaiheessa järjestettiin 16. lokakuuta 2020 sidosryhmien seminaari, jonka tarkoituksena oli kerätä näyttöä, vahvistaa tehdyt havainnot, saada palautetta uusista havainnoista ja kuulla näkemyksiä.

Tämän jälkeen järjestettiin 28. lokakuuta 2020 ja 20. tammikuuta 2021 välisenä aikana avoin julkinen kuuleminen, jossa asiasta kiinnostuneet kansalaiset ja sidosryhmät saivat esittää näkemyksensä voimassa olevista säännöistä.

Vaikutustenarvioinnin valmisteluvaiheessa kiinnostuneilla oli mahdollisuus antaa palautetta alustavasta vaikutustenarvioinnista (vuoden 2021 toinen neljännes). Sen jälkeen toteutettiin seuraavat kohdennetut kuulemistoimet:

- Kaksi haastattelukierrosta eli
 - alustavat haastattelut alkuvaiheen aikana (vuoden 2022 ensimmäinen ja toinen neljännes)
 - perusteelliset haastattelut tietoaukkojen paikkaamiseksi ja politiikkatoimien odotettujen vaikutusten arvioimiseksi (vuoden 2021 toinen ja kolmas neljännes).

³⁶ *Impact assessment support study for the revision of Directive (EU) 2015/413 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences*, ECORYS consortium (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 – linkki lisätään.

³⁷ Komission yksiköiden valmisteluasiakirja – *Evaluation of the Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences* (SWD(2022) 0017 final).

³⁸ https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_fi

- Kaksi kyselykierrosta eli
 - kysely ongelma-analyysin pohjaksi (vuoden 2022 toinen neljännes).
 - kysely politiikkatoimien vaikutusten arvioimiseksi (vuoden 2022 toinen ja kolmas neljännes).

Lisäksi vuoden 2022 kolmannella neljänneksellä järjestettiin uusi avoin julkinen kuuleminen.

Euroopan parlamentti kannattaa liikenneturvallisuutta koskevan järjestelyn vahvistamista erityisesti siten, että otetaan käyttöön ajokieltojen vastavuoroista tunnustamista koskeva väline.³⁹

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Vaikutustenarvioinnin yhteydessä järjestettiin asiantuntijaseminaari, jossa käsiteltiin liikenneerikkomusten seurauksia ja ajoterveysvaatimuksia (vuoden 2022 toinen neljännes).

Direktiivin 2006/126/EY 9 artiklalla perustettua ajokorttikomiteaa, joka koostuu pääasiassa jäsenvaltioiden asiantuntijoista, informoitiin ja kuultiin säännöllisesti sekä jälkiarvioinnin että vaikutustenarvioinnin valmisteluvaiheessa.

- **Vaikutustenarviointi**

Direktiivin 2006/126/EY tarkistamisesta on tehty vaikutustenarviointi,⁴⁰ jossa tarkastellaan myös ajokieltoja. Vaikutustenarviointi hyväksyttiin kirjallisella menettelyllä, ja sääntelyntarkastelulautakunta antoi siitä myönteisen lausunnon⁴¹ ilman huomautuksia 18. marraskuuta 2022. Myös direktiivin (EU) 2015/413 tarkistamista koskevassa valmistelutyössä on paneuduttu siihen, että ajokiellot saatettaisiin voimaan unionin laajuisesti päätösten vastavuoroisen tunnustamisen avulla. Tutkimustulokset vahvistivat, että ajokielto olisi sisällytettävä direktiivin 2006/126/EY tarkistukseen erityisesti siksi, että se ei kuulu direktiivin (EU) 2015/413 soveltamisalaan. Toimintavaihtoehtoja työstäessään komissio on kuitenkin hyödyntänyt molempien direktiivien arviointivaiheessa kerättyjä tietoja.⁴²

Direktiivin 2006/126/EY tarkistamista koskevan aloitteen – jonka piiriin myös tämä ehdotus kuuluu – vaikutustenarvioinnin tueksi tehdyn tutkimuksen loppuraportissa esitetään kattava kuvaus ja arviointi aloitteen tuomasta lisäarvosta ja sen yhteyksistä muihin politiikka-aloitteisiin. Nämä löytyvät arviointiraportin kohdista 3.3, 1.3 ja 1.5. Toimintavaihtoehtoista esitetään yksityiskohtainen kuvaus kohdissa 5.2 ja 8.1, ja kohdassa 6 analysoidaan kattavasti kaikkien vaihtoehtojen vaikutuksia. Yhteenveto tarkastelluista toimintavaihtoehtoista löytyy direktiivin 2006/126/EY tarkistamista koskevan ehdotuksen⁴³ perusteluista. Ajokieltojen yhdenmukaista rajat ylittävää täytäntöönpanoa koskevaa EU:n järjestelyä ehdotettiin vuonna

³⁹ Euroopan parlamentin päätöslauselma 6. lokakuuta 2021 EU:n tieliikenneturvallisuuspolitiikan puitteista vuosiksi 2021–2030 – suositukset seuraavista vaiheista nollavisiotavoitteen saavuttamiseksi (2021/2014(INI)).

⁴⁰ SWD(2023) 128 final.

⁴¹ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617

⁴² Tässä jaksossa esitetty arviointi ajokieltojen EU:n laajuisen vastavuoroisen tunnustamisen järjestelmän perustamisesta perustuu suurelta osin tietoihin, jotka on kerätty liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenneerikkomuksia koskevan rajatylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annetun direktiivin (EU) 2015/413 tarkistamista koskevan vaikutustenarvioinnin taustatutkimuksen yhteydessä – loppuraportti [ei vielä julkaistu].

⁴³ COM(2023) 127 final.

1998 tehdyssä ajokieltoja koskevassa yleissopimuksessa (17. kesäkuuta 1998 annettu neuvoston säädös),⁴⁴ joka ei tullut voimaan, koska liian moni jäsenvaltio jätti sen ratifioimatta (sopimuksen ratifioi vain seitsemän jäsenvaltiota⁴⁵). Tästä syystä se kumottiin vuonna 2016.⁴⁶

Unionin laajuisesti voimassa olevien ajokieltojen toteutuminen näytti tulevan lähemmäksi direktiivin 2006/126/EY hyväksymisen myötä. Tuolla direktiivillä tehtiin joitakin muutoksia edellisen ajokorttidirektiivin eli direktiivin 91/439/ETY⁴⁷ 8 artiklaan ja pyrittiin siten suitsimaan nk. ajokorttiturismia. Uuden säännöksen eli direktiivin 2006/126/EY 11 artiklan 4 kohdan sanamuoto ei kuitenkaan tuonut tilanteeseen tarvittavaa selkeyttä. Euroopan unionin tuomioistuin⁴⁸ on tulkinnut kyseistä säännöstä useaan otteeseen, koska sen sanamuotoon liittyy epäselvyyksiä ja tilanne on maassa asuville ja ulkomailla asuville määrättyjen ajokieltojen tapauksessa erilainen. Kuten myös Euroopan unionin tuomioistuin⁴⁹ on korostanut, tällainen velvoite ei ole pätevä eikä täytäntöönpanokelpoinen ennen kuin on otettu käyttöön jäsenvaltioiden välinen ajokieltoja koskeva tietojenvaihtojärjestelmä, jonka avulla kaikki jäsenvaltiot voivat tosiasiallisesti tarkistaa, onko ajokortin hakijalle ulkomailla määrätty ajokielto vireillä tai jo vahvistettu.

Edellä kuvattujen ongelmien vuoksi tilanne on nykyisessä järjestelyssä sellainen, että toisessa maassa asuvalle rikkomuksen tekijälle määrätty ajokielto pätee vain siinä maassa, jossa hän on rikkomukseen syylistynyt. Hän voi siis edelleen ajaa kaikissa muissa EU-maissa, ellei ajokieltoa ole määrännyt se maa, joka on myös myöntänyt hänelle ajokortin. Tämä on merkittävä ongelma, kun otetaan huomioon, kuinka vakava liikenneturvallisuusriski liittyy siihen, että EU:n alueella ajaa kuljettajia, joiden ajokorttiin perustuvaa ajo-oikeutta on rajoitettu tai se on poistettu tai määräaikaaisesti peruutettu jossakin jäsenvaltiossa liikennesääntöjen vakavien ja toistuvien rikkomusten vuoksi.

Sitä paitsi jos nimenomaista kieltoa ei ole määrätty (tai jos muille jäsenvaltioille ei ole asianmukaisesti ilmoitettu vireillä olevasta kiellosta), ulkomailla asuva kuljettaja voi hakea uutta ajokorttia asuinmaassaan, jolloin hän saisi takaisin kaikkialla voimassa olevan ajo-oikeutensa, koska uusi ajokortti on periaatteessa hyväksyttävä myös siinä maassa, jossa rikkomus on tehty. Samalla tavalla voisi menetellä myös omassa maassaan ajokieltoon määrätty kuljettaja vaihtamalla asuinmaataan ennen uuden ajokortin hakemista.

Ajokieltoja koskevan EU:n laajuisen tietojenvaihdon oikeusperusta on jo vahvistettu direktiivissä 2006/126/EY,⁵⁰ jossa edellytetään nimenomaisesti, että jäsenvaltioiden on

⁴⁴ Neuvoston säädös, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1998, ajokieltoja koskevan yleissopimuksen tekemisestä (98/C 216/01).

⁴⁵ Bulgaria, Kypros, Irlanti, Romania, Slovakia, Espanja ja Yhdistynyt kuningaskunta.

⁴⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/95, annettu 20 päivänä tammikuuta 2016, tiettyjen Schengenin säännöstön poliisiyhteistyötä ja rikosasioissa tehtävää oikeudellista yhteistyötä koskevien säädösten kumoamisesta (EUVL L 26, 2.2.2016, s. 9).

⁴⁷ Neuvoston direktiivi 91/439/ETY, annettu 29 päivänä heinäkuuta 1991, yhteisön ajokortista (EUVL L 237, 24.8.1991, s. 1).

⁴⁸ Ks. etenkin tuomio 20.11.2008 asiassa C-1/07 Weber, ECLI:EU:C:2008:640; tuomio 2.12.2010 asiassa C-334-09 Scheffler, ECLI:EU:C:2010:731; tuomio 26.4.2012 asiassa C-419/10 Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, 71 kohta; tuomio 23.4.2015 asiassa C-260/13 Aykul, ECLI:EU:C:2015:257; tuomio 21.5.2015 asiassa C-339/14 Wittmann, ECLI:EU:C:2015:333.

⁴⁹ Asia C- 419/10 Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, 82 kohta.

⁵⁰ Direktiivin 15 artikla, 7 artiklan 5 kohta ja oikeuskäytännön mukaan myös 11 artiklan 4 kohta.

avustettava toisiaan toimenpiteiden täytäntöönpanossa ja vaihdettava tietoja myöntämistään, vaihtamistaan, korvaamistaan, uusimistaan tai peruuttamistaan ajokorteista käyttämällä tätä tarkoitusta varten perustettua EU:n ajokorttiverkostoa (RESPER). Lisäksi myös direktiivillä (EU) 2015/413 voitaisiin helpottaa täytäntöönpanoa siten, että jäsenvaltion, jonka alueella rikkomus on tehty, olisi ilmoitettava asianomaiselle henkilölle mahdollisesta ajokiellosta, joka hänen väitetysti tekemästään rikkomuksesta voi seurata.

Toimenpiteiden ja toimintavaihtoehtojen arviointi

Eri toimintavaihtoehtojen mukaisten toimenpiteiden taloudellisista, sosiaalisista (liikenneturvallisuus) ja perusoikeuksiin kohdistuvista vaikutuksista on tehty määrällinen ja laadullinen arviointi. Vaikutusten arviointia varten on valittu vuodet 2025–2050 perustasoennusteiden mukaisesti. Perusoikeuksiin liittyviä vaikutuksia valvotaan jatkossakin soveltamalla tietosuojasääntöjä tiukasti erityisesti RESPER-järjestelmässä.

Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon taloudellisten ja sosiaalisten vaikutusten, jotka liittyvät ajokieltojen koko unionin laajuiseen voimassaoloon, odotetaan olevan kaiken kaikkiaan myönteisiä, ja aloitteen pitäisi parantaa liikenneturvallisuutta kaikissa jäsenvaltioissa. Kun olisi todennäköisempää, että jossakin maassa määrätty ajokielto pannaan tehokkaasti täytäntöön myös kyseisen maan rajojen ulkopuolella, kuljettajat varoisivat tarkemmin liikenneturvallisuuteen liittyvien rikosten tekemistä riippumatta siitä, minkä jäsenvaltion alueella he sattuvat ajamaan. Sosiaaliset vaikutukset olisivat kokonaisuutena erittäin myönteisiä, kun ulkomaalaisen tekemien liikenne rikkomusten uhrit voisivat olla varmoja, että rikkomuksen seuraamukset eivät jää toteutumatta.

Aloitteen tavoitteet kasvattavat RESPER-järjestelmän toimintakustannuksia vain vähän. Nämä lisäkustannukset tulevat kuitenkin enemmänkin kuin kokonaan katetuiksi sillä, että liikenneturvallisuuden parantuessa säästetään ihmishenkiä.

Ehdotuksen ei odoteta vaikuttavan suoraan yrityksiin, pk-yrityksiin tai mikroyrityksiin.

• Perusoikeudet

Ajokieltoon liittyvien toimenpiteiden EU:n laajuinen soveltaminen saattaa vaikuttaa EU:n perusoikeuskirjassa⁵¹ ja Euroopan ihmisoikeussopimuksessa⁵² vahvistettuihin perusoikeuksiin.

Kun ajokortin myöntänyt jäsenvaltio päättää saattaa ajokiellon voimaan koko unionissa, päätös rajoittaa syyllisen mahdollisuutta kuljettaa moottoriajoneuvoa unionissa entisestään. Kuljettajan henkilökohtaisesta tilanteesta riippuen tämä voi vaikuttaa hänen ammattitoimintaansa, perhe-elämäänsä ja mahdollisuuksiinsa käyttää moottoriajoneuvoaan. Ehdotus voi näin ollen vaikuttaa useisiin perusoikeuksiin, joista kyseeseen tulevat oikeus tehdä työtä, elinkeinovapaus, oikeus perhe-elämään ja omistusoikeus. Kaavailtujen menettelyjen vaikutusten piiriin voivat kuulua myös henkilön oikeus oikeudenmukaiseen oikeudenkäyntiin, puolustukseen tai henkilötietojen suojaan.

⁵¹ EUVL C 326, 26.10.2012, s. 391.

⁵² Euroopan neuvoston yleissopimus ihmisoikeuksien ja perusvapauksien suojaamiseksi, 4.11.1950, sellaisena kuin se on muutettuna pöytäkirjoilla nro 11, 14 ja 15, Euroopan neuvoston sopimussarja, nro 5.

Rikoksentekijän perusoikeuksia voidaan rajoittaa, jos rajoitukset ovat välttämättömiä ja vastaavat tosiasiallisesti unionin tunnustamia yleisen edun mukaisia tavoitteita. Tilanne on tällainen käsillä olevassa tapauksessa, jossa unionin tunnustama yleisen edun mukainen tavoite on liikenneturvallisuuden parantaminen. Rajoituksissa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi. Jos kuljettaja on syyllistynyt ehdotuksen piiriin kuuluvaan liikenneriikkomukseen muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa hänelle on myönnetty ajokortti, häneen olisi vapaata liikkuvuutta koskevasta oikeudestaan huolimatta kohdistuttava ajokiellosta samat seuraukset kuin rikkomuksen tekomaassa asuvaan kuljettajaan. Hänen olisi menetettävä ajokorttinsa tai ajo-oikeutensa koko unionin kattavasti. Muussa tapauksessa liikenneturvallisuutta voitaisiin suojella vain siinä jäsenvaltiossa, jossa rikkomus on tehty, jolloin lopputulos jäisi osittaiseksi ja tehottomaksi.

Direktiiviehdotukseen sisältyy lisäksi eräitä tärkeitä suojatoimia. Ehdotuksessa vahvistetaan perusteita ajokieltoon sovellettavalle vapautukselle, jollainen voi tulla kysymykseen esimerkiksi silloin, kun on olemassa perusteltu syy katsoa erityisten ja objektiivisten todisteiden pohjalta, että ajokiellon täytäntöönpano olisi tapauksen erityiset olosuhteet huomioon ottaen ilmeisessä ristiriidassa perusoikeuskirjassa vahvistetun perusoikeuden kanssa. Toinen vapautusperuste koskee tapauksia, joissa vastaajan poissa ollessa noudatettavia menettelyllisiä takeita ei ole noudatettu. Samankaltaisia perusteita on sovellettu muihin vastavuoroisen tunnustamisen välineisiin siitä lähtien, kun henkilöiden prosessuaalisten oikeuksien parantamisesta ja vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisen edistämiseksi tapauksissa, joissa asianomainen henkilö ei ole ollut läsnä oikeudenkäynnissä, tehty puitepäättös 2009/299/YOS⁵³ tuli voimaan.

Jäsenvaltioiden on lisäksi varmistettava, että rikkomuksen tekijän käytettävissä ovat vastaavat oikeussuojakeinot kuin vastaavissa tapauksissa siinä jäsenvaltiossa, jossa rikkomus tehtiin. Hänen on myös voitava valittaa päätöksestä, jolla ajokielto saatetaan voimaan koko unionissa, ja jos valitus hyväksytään, unionin laajuinen vaikutus on kumottava ja ajokielto rajoitettava koskemaan vain sitä jäsenvaltiota, jossa rikkomus tehtiin. Viranomaisten on annettava tekijälle tietoja kansallisen lainsäädännön mukaisista mahdollisuuksista käyttää tällaisia oikeussuojakeinoja, kun ne tulevat sovellettaviksi, ja hyvissä ajoin, jotta niitä voidaan käyttää tehokkaasti.

Tässä ehdotuksessa esitetyt toimenpiteet ovat perusoikeuksia koskevien vaatimusten mukaisia, jos niitä sovelletaan suhteellisuusperiaatteen mukaisesti ja edellä kuvattuja tehokkaita menettelytakeita noudattaen.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Viranomaisten välisessä tiedonsiirrossa ja viestinnässä on tarkoitus käyttää jo olemassa olevia teknisiä ratkaisuja (kuten ajokorttitietojen vaihtoon käytettävää RESPER-verkostoa).

⁵³ Neuvoston puitepäättös 2009/299/YOS, tehty 26 päivänä helmikuuta 2009, puitepäättösten 2002/584/YOS, 2005/214/YOS, 2006/783/YOS, 2008/909/YOS ja 2008/947/YOS muuttamisesta henkilöiden prosessuaalisten oikeuksien parantamiseksi sekä vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisen edistämiseksi sellaisten päätösten osalta, jotka on tehty vastaajan ollessa poissa oikeudenkäynnistä (EUVL L 81, 27.3.2009, s. 24).

RESPER-verkostoon on tehtävä joitakin teknisiä muutoksia, jotta sen kautta voidaan vaihtaa myös ajokieltoihin liittyviä tietoja. On kuitenkin huomattava, että nämä kustannukset eivät kaiken kaikkiaan muodostune kovinkaan suuriksi. Jäsenvaltioiden on määrä kattaa ehdotetun direktiivin soveltamisesta aiheutuvat kustannuksensa. Kustannukset liittyvät tutkinnan vaatimaan lisäaikaan ja ulkomaalaisesta tekijästä ilmoittamisen aiheuttamiin kustannuksiin.

Vaikka ajokieltoihin liittyy usein taloudellisia seuraamuksia, nämä seuraamukset suljetaan tarkoituksella tämän ehdotuksen soveltamisalan ulkopuolelle, joten ehdotus ei vaikuta niiden täytäntöönpanoon.

5. LISÄTIEDOT

• Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt

Ehdotuksen mukaan komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen ehdotetun direktiivin täytäntöönpanosta ja erityisesti sen vaikutuksista liikenneturvallisuuteen. Komission on määrä antaa kertomus viisi vuotta sen jälkeen, kun jäsenvaltiot ovat saattaneet ehdotetun direktiivin osaksi kansallista lainsäädäntöään.

• Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset

1 artikla: Tarkoitus ja kohde

Ehdotuksella pyritään varmistamaan tienkäyttäjien suojelun korkea taso unionissa vahvistamalla säännöt, joiden mukaan ajokielto ovat voimassa koko unionissa, kun kyse on sellaisista liikenneturvallisuuteen liittyvistä rikoksista, jotka on tehty muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, joka on myöntänyt rikoksenteikijän ajokortin.

2 artikla: Määritelmät

2 artiklassa määritellään tietyt ehdotuksessa käytetyt keskeiset käsitteet.

Niitä ovat esimerkiksi 'ajokielto', 'rikossentekovaltio' (jäsenvaltio, jossa rikos tehtiin), 'myöntäjävaltio' (eli ajokortin myöntänyt jäsenvaltio) ja 'asianomainen henkilö'.

'Ajokiellolla' tarkoitetaan kaikkia lainvoimaisia päätöksiä, joilla määrätään liikennenerikkomukseen perustuva ajokielto ja jotka johtavat ajokortin tai ajo-oikeuden poistamiseen, rajoittamiseen tai määräaikaiseen peruuttamiseen riippumatta siitä, katsotaanko se varotoimenpiteeksi, rangaistukseksi taikka hallinnolliseksi tai rikosoikeudelliseksi seuraamukseksi. Lisäksi määritellään poistamisen, rajoittamisen ja määräaikaisen peruuttamisen käsitteet. Direktiiviä sovelletaan rajoitettuun määrään tarkoin määriteltyjä liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennerekoksia eli rattijuopumukseen, ylinopeuteen, huumausaineen vaikutuksen alaisena ajamiseen sekä kuoleman tai vakavan ruumiinvamman aiheuttavaan liikennesääntöjen rikkomiseen. Siinä määritellään myös 'lisäehdot' eli ehdot, jotka ajokieltoon määrätyn henkilön on täytettävä saadakseen takaisin ajokorttinsa tai ajo-oikeutensa.

Joidenkin käsitteiden tapauksessa viitataan muissa unionin säädöksissä oleviin määritelmiin. Tällaisia termejä ovat esimerkiksi 'liikenneturvallisuuteen liittyvät liikennerekokset', 'moottorikäyttöinen ajoneuvo', 'ajokortti' ja 'vakainainen asuinpaikka'.

3 artikla: Ajokieltojen koko unionin laajuinen voimassaolo

Artiklassa vahvistetaan periaate, jonka mukaan ajokiellon, jonka jäsenvaltio on määrännyt henkilölle, jonka vakinainen asuinpaikka ei ole kyseisessä jäsenvaltiossa ja jolla on toisen jäsenvaltion myöntämä ajokortti, olisi oltava voimassa koko unionissa.

4 artikla: Velvollisuus ilmoittaa ajokiellosta

Rikoksentekovaltion on ilmoitettava ajokortin myöntäneelle jäsenvaltiolle määräämästään vähintään kuukauden mittaisesta ajokiellosta. Ilmoitus olisi tehtävä vakiomuotoisella todistuksella, jonka ensiksi mainitun jäsenvaltion kansallinen yhteyspiste toimittaa jälkimmäisen jäsenvaltion kansalliselle yhteyspisteelle.

5 artikla: Vakiomuotoinen todistus ja sen toimittamistavat

Artiklassa siirretään komissiolle valta antaa täytäntöönpanosäädös vakiomuotoisen todistuksen muodon ja sisällön vahvistamiseksi ennen päivää, jona direktiivi on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä. Artiklassa luetellaan tärkeimmät tiedot, jotka todistuksessa olisi annettava.

Siinä säädetään myös kielistä, joilla todistus voidaan toimittaa, ja täsmennetään, että todistus olisi toimitettava RESPER-verkoston kautta.

6 artikla: Ajokieltojen saattaminen voimaan unionin laajuisesti

Myöntäjävaltion olisi toteutettava asianmukaiset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ajokielto on voimassa unionin laajuisesti, ellei kieltoon sovelleta jotakin 8 artiklassa säädettyä vapautusperustetta.

Jos ajokiellon toteutustapana on ajokortin tai ajo-oikeuden poistaminen, ajokortin myöntäneen jäsenvaltion olisi otettava ajokortti pois. Asianomaisen henkilön olisi saatava ajokorttinsa tai ajo-oikeutensa takaisin niiden sääntöjen mukaisesti, joita kyseisessä jäsenvaltiossa sovelletaan vastaavissa olosuhteissa. Kyseisen jäsenvaltion on myös mahdollisuuksien mukaan otettava huomioon kaikki ne ehdot, jotka asianomainen henkilö on jo täyttänyt rikoksentekovaltiossa saadakseen takaisin ajokorttinsa tai ajo-oikeutensa.

Jos ajokiellon toteutustapana on ajokortin tai ajo-oikeuden määräaikainen peruuttaminen tai sen rajoittaminen, myöntäjävaltion toteuttaman toimenpiteen olisi rajoituttava sen varmistamiseen, että unionin laajuisella ajokiellolla on sama kesto kuin rikoksentekovaltion määräämällä ajokiellolla, riippumatta siitä, asettaako kyseinen jäsenvaltio asianomaiselle henkilölle ehtoja ajokortin tai ajo-oikeuden takaisin saamiseksi.

7 artikla: Ajokieltojen vaikutukset rikoksentekovaltiossa

Artiklassa selvennetään, että direktiivi ei eikä etenkään se, että myöntäjävaltio soveltaa jotakin 8 artiklassa vahvistettua vapautusperustetta, estä rikoksentekovaltiota panemasta määräämäänsä ajokieltoa täytäntöön alueellaan.

Lisäksi tehdään selväksi, että jos rikoksentekovaltion määräämään ajokieltoon liittyy ehtoja, jotka asianomaisen henkilön on täytettävä saadakseen ajokorttinsa tai ajo-oikeutensa takaisin, kyseinen jäsenvaltio voi soveltaa ajokieltoa alueellaan, kunnes nämä ehdot täyttyvät.

8 artikla: Vapautusperusteet

Direktiivin 8 artiklassa vahvistetaan tyhjentävä luettelo vapautusperusteista, joiden täyttyessä myöntäjävaltio ei saa saattaa ajokieltoa voimaan koko unionin alueella, ja luetellaan muita vapautusperusteita, joiden täyttyessä se voi päättää olla saattamatta ajokieltoa voimaan koko unionin alueella.

Luetteloon sisältyy sellaisia vapautusperusteita kuin todistuksen puutteellisuus, asianomaisen henkilön ikä, erioikeus tai koskemattomuus ja se, että ajokiellon jäljellä oleva kesto on alle kuukauden.

Myöntäjävaltion olisi ennen minkään vapautusperusteen soveltamista kuultava rikksentekovaltiota.

9 artikla: Määräajat

Tässä artiklassa säädetään, että myöntäjävaltion on toteutettava toimenpide, jolla ajokielto saatetaan voimaan unionin laajuisesti, viimeistään 15 päivän kuluttua todistuksen vastaanottamisesta.

Jos myöntäjävaltio ei jossakin tietyssä tapauksessa voi noudattaa kyseistä määräaika, sen on ilmoitettava siitä rikksentekovaltiolle ja kuultava sitä. Sillä on kuitenkin edelleen velvollisuus saattaa ajokielto viipymättä voimaan unionin laajuisesti.

10 artikla: Jäsenvaltioiden keskinäinen kuuleminen

Artiklan mukaan jäsenvaltioiden on direktiivin tehokkaan soveltamisen varmistamiseksi tarvittaessa kuultava toisiaan asianmukaisin keinoin ja viipymättä.

11 artikla: Tiedot, jotka myöntäjävaltion on annettava

Myöntäjävaltion on toimitettava rikksentekovaltiolle tiedot menettelyn eri elementeistä ja vaiheista.

12 artikla: Tiedot, jotka rikksentekovaltion on annettava

Rikksentekovaltion on ilmoitettava myöntäjävaltiolle seikoista, jotka voivat vaikuttaa ajokiellon määräämisestä tehtyyn alkuperäiseen päätökseen, ja ajokiellon täytäntöönpanosta alueellaan.

13 artikla: Ilmoittamisvelvollisuus suhteessa asianomaiseen henkilöön

Myöntäjävaltion on ilmoitettava asianomaiselle henkilölle ajokieltoa koskevasta päätöksestä tai toimenpiteestä. Artiklassa mainitaan erikseen myöntäjävaltion lainsäädännön mukaisista oikeussuojakeinoista annettavat tiedot.

14 artikla: Oikeussuojakeinot

Jäsenvaltioiden on artiklan mukaan varmistettava, että tämän direktiivin nojalla hyväksyttyjä päätöksiä tai toimenpiteitä vastaan on käytettävissä riittävät oikeussuojakeinot. Siinä selvennetään, että rikksentekovaltion ilmoittama ajokielto voidaan riitauttaa vain rikksentekovaltiossa.

15 artikla: Kansalliset yhteyspisteet

Jäsenvaltioiden on perustettava kansalliset yhteyspisteet. Direktiivin 4 artiklan mukaisesti nämä kansalliset yhteyspisteet toimittavat todistukset. Niiden olisi myös tehtävä yhteistyötä ajokieltojen täytäntöönpanoon osallistuvien viranomaisten kanssa.

16 artikla: Tilastot

Jäsenvaltioiden on säännöllisesti kerättävä tietoja viranomaisilta ja pidettävä kattavia tilastoja ajokielloista. Kerätyt tilastotiedot on toimitettava komissiolle vuosittain. Ajokielloista on kerättävä kattavat tiedot, jotta tässä direktiivissä säädetyn mekanismin toimivuutta voidaan arvioida perusteellisesti.

17 artikla: Komiteamenettely

Artiklassa vahvistetaan menettely 5 artiklassa tarkoitetun täytäntöönpanosäädöksen hyväksymiseksi.

18 artikla: Suhde unionin muihin säädöksiin

Tässä artiklassa täsmennetään, että direktiivi ei vaikuta oikeudellista yhteistyötä koskevasta unionin lainsäädännöstä johtuviin oikeuksiin ja velvollisuuksiin eikä epäiltyjen ja syytettyjen oikeuksiin.

19 artikla: Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

Jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöään tietyssä määräajassa ja annettava nämä kansalliset toimenpiteet tiedoksi komissiolle.

20 artikla: Soveltamista koskeva kertomus

Komissio antaa kertomuksen ehdotetun direktiivin täytäntöönpanosta.

21 artikla: Voimaantulo ja soveltaminen

Kyseessä on vakiosäännös, jossa säädetään, että direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

22 artikla: Osoitus

Kyseessä on vakiosäännös, jossa täsmennetään, että direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI**tiettyjen ajokieltojen koko unionin laajuudesta voimassaolosta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan c alakohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksityksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,¹ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon,²

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Liikenneturvallisuuden parantaminen on yksi Euroopan unionin liikennepolitiikan keskeisistä tavoitteista. Komissio vahvisti EU:n tieliikenneturvallisuuspolitiikan puitteissa vuosiksi 2021–2030³ olevansa sitoutunut kunnianhimoiseen tavoitteeseen vähentää tieliikennekuolemat ja vakavat loukkaantumiset lähes nollaan EU:n teillä vuoteen 2050 mennessä (ns. nollavisio) ja puolittaa niiden määrä vuoteen 2030 mennessä.
- (2) Liikenneturvallisuuden parantamista koskevan tavoitteen saavuttamiseksi jäsenvaltioiden liikenneministerit peräänkuuluttivat liikenneturvallisuudesta 29 päivänä maaliskuuta 2017 annetussa Vallettan julistuksessa toimia, joilla vahvistetaan liikenneturvallisuuteen sovellettavaa unionin oikeudellista kehystä, ja kiinnittivät erityistä huomiota siihen, että jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä ulkomailla asuville kuljettajille määrättyjen ajokieltojen yhteydessä.
- (3) Henkilöiden vapaa liikkuvuus ja kansainvälisen tieliikenteen lisääntyminen ovat johtaneet siihen, että kuljettajalle ajokiellon määräävä jäsenvaltio on usein jokin muu kuin se, jossa kuljettaja vakituisesti asuu ja joka on myöntänyt hänelle ajokortin.
- (4) Tähän mennessä se jäsenvaltio, joka ei ole kuljettajan vakituinen asuinpaikka, on voinut kohdistaa alueellaan laittomaan toimintaan syyllistyneeseen henkilöön, jonka ajokortti on myönnetty toisessa jäsenvaltiossa, kansallisen lainsäädäntönsä mukaisia toimenpiteitä, joista seuraa, että se kieltäytyy hyväksymästä toisen jäsenvaltion

¹ EUVL C [...], [...], s. [...].² EUVL C [...], [...], s. [...].³ SWD(2019) 283 final.

myöntämää ajokorttia ja että asianomaisen henkilön ajo-oikeutta sen vuoksi rajoitetaan. Näiden toimenpiteiden soveltamisala rajoittuu kuitenkin sen jäsenvaltion alueeseen, jossa laiton toiminta on tapahtunut, ja niiden vaikutus siihen, että kyseistä ajokorttia ei hyväksytä tällä alueella. Koska toimenpiteitä ei ole toteuttanut ajokortin myöntänyt jäsenvaltio, kyseinen ajokortti hyväksytään edelleen kaikissa muissa jäsenvaltioissa. Tällaisessa tilanteessa ei pystytä parantamaan liikenneturvallisuutta koko unionissa. Kuljettajat, joille on määrätty ajokielto muussa kuin ajokortin myöntäneessä jäsenvaltiossa, eivät saisi välttyä tällaisen toimenpiteen vaikutuksilta oleskellessaan muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, jossa rikkomus on tapahtunut.

- (5) Jotta voidaan varmistaa kaikkien tienkäyttäjien suojelun korkea taso unionissa, on tarpeen vahvistaa säännöt sellaisten ajokieltojen koko unionin laajuiselle soveltamiselle, jotka on määrännyt muu kuin rikoksen tekijälle ajokortin myöntänyt jäsenvaltio ja jotka johtuvat liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenne rikoksista.
- (6) Tämän direktiivin täytäntöönpano ei kuitenkaan saisi edellyttää kansallisten sääntöjen yhdenmukaistamista siltä osin kuin on kyse tieliikenne rikkomusten määritelmästä, niiden oikeudellisesta luonteesta ja niistä määrättävistä seuraamuksista. Erityisesti olisi pyrittävä ajokiellon unionin laajuiseen voimassaoloon riippumatta siitä, luokitellaanko kansalliset toimenpiteet rikoksentekovaltiossa hallinnollisiksi vai rikosoikeudellisiksi.
- (7) Tämä direktiivi ei saisi vaikuttaa sääntöihin, jotka koskevat poliisiyhteistyötä ja oikeudellista yhteistyötä rikosasioissa tai asiaan liittyvien oikeusviranomaisten päätösten vastavuoroista tunnustamista. Se ei saisi vaikuttaa myöskään jäsenvaltioiden oikeusviranomaisten mahdollisuuteen panna täytäntöön antamiaan päätöksiä, erityisesti luonteeltaan rikosoikeudellisia päätöksiä.
- (8) Tämän direktiivin nimenomaisena tavoitteena on antaa unionille mahdollisuus parantaa liikenneturvallisuutta koko unionissa. Kuten unionin tuomioistuin on todennut, toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi kuuluvat liikennepolitiikkaan ja niistä voidaan siten päättää perussopimuksen⁴ 91 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla, siltä osin kuin ne kuuluvat käsitteen ”toimenpiteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi” piiriin kyseisessä määräyksessä tarkoitetulla tavalla.⁵
- (9) Liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenne rikoksista määrätty ajokiellot voivat käsittää rikkomukseen syyllistyneen kuljettajan ajokortin tai ajo-oikeuden poistamisen, rajoittamisen tai määräaikaisen peruuttamisen. Jos rikos tehtiin ajokortin myöntäneessä jäsenvaltiossa, kyseeseen voi tulla myös ajokorttiin perustuvan ajo-oikeuden pysyvä peruuttaminen. Ajokieltojen koko unionin laajuinen voimassaolo olisi sen vuoksi toteutettava siten, että ajokortin myöntänyt jäsenvaltio soveltaa kaikkia edellä mainittuja toimenpiteitä.
- (10) Rattijuopumus (eli ajoneuvon ajaminen veren alkoholipitoisuuden ylittäessä laissa sallitun enimmäisarvon), ylinopeus (eli kyseistä tietä tai ajoneuvotyyppiä koskevien voimassa olevien nopeusrajoitusten ylittäminen) ja huumausaineen vaikutuksen alaisena ajaminen ovat unionissa liikenne onnettomuuksien ja liikennekuolemien yleisimpiä syitä, joten kyseisiin rikkomuksiin liittyvissä tapauksissa olisi toimittava

⁴ EUVL C 202, 7.6.2016.

⁵ Unionin tuomioistuimen tuomio (suuri jaosto), annettu 6.5.2014, asiassa C-43/12 Euroopan komissio v. Euroopan parlamentti ja Euroopan unionin neuvosto, ECLI:EU:C:2014:298, 43 kohta.

erityisen huolellisesti, ja sen vuoksi näitä rikkomuksia olisi tässä direktiivissä pidettävä 'liikenneturvallisuuteen liittyvinä liikenne rikoksina'. Myös uhrin kuolemaan tai vakavaan vammautumiseen johtavia liikenne rikkomuksia olisi niiden vakavuuden vuoksi pidettävä rikoksina.

- (11) Ajokielloilla, jotka jäsenvaltio määrää henkilölle, jonka [UUDEN AJOKORTTIDIREKTIIVIN] 17 artiklassa tarkoitettu vakainainen asuinpaikka ei ole kyseisessä jäsenvaltiossa ja jolla on toisen jäsenvaltion myöntämä ajokortti, olisi oltava unionin koko alueella vastaavat vaikutukset kuin kyseisen jäsenvaltion myöntämän ajokortin haltijoille määrättyillä ajokielloilla jo nyt on. Menettelyllisen itsemääräämisoikeuden periaatteen näkökulmasta jäsenvaltioiden olisi voitava vapaasti päättää, miten tämä tavoite voidaan parhaiten saavuttaa niiden kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Olisi kuitenkin otettava huomioon, että kun jäsenvaltio määrää ajokielloon henkilön, jonka vakainainen asuinpaikka on kyseisessä jäsenvaltiossa mutta jolla on toisen jäsenvaltion myöntämä ajokortti, ensin mainitulla jäsenvaltiolla on oikeus ajokiellon soveltamiseksi vaihtaa kyseinen ajokortti [UUDEN AJOKORTTIDIREKTIIVIN] 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti.
- (12) Ajokiellon määränneen jäsenvaltion, jäljempänä 'rikoksentekevaltio', olisi ilmoitettava asianomaisen henkilön ajokortin myöntäneelle jäsenvaltiolle, jäljempänä 'myöntäjävaltio' tällaiselle henkilölle määrätystä vähintään kuukauden mittaisesta ajokiellosta, jotta ajokiellon unionin laajuisen voimassaolon edellyttämät menettelyt voidaan käynnistää. Ilmoitus olisi toimitettava vakimuotoisella todistuksella, jotta varmistetaan saumaton, luotettava ja tehokas tietojenvaihto jäsenvaltioiden välillä.
- (13) Vakimuotoisessa todistuksessa olisi annettava vähimmäistiedot, jotka mahdollistavat tämän direktiivin asianmukaisen täytäntöönpanon, eli ilmoitettava ajokiellon määräävän jäsenvaltion viranomainen, tehty liikenneturvallisuuteen liittyvä liikenne rikos, sen perusteella määrätty ajokielto, asianomainen henkilö sekä ajokiellon määräämisessä noudatettu menettely. Todistus olisi lisäksi käännettävä myöntäjävaltion viralliselle tai muulle sen hyväksymälle kielelle, jotta varmistetaan todistuksen nopea käsittely vastaanottavassa jäsenvaltiossa. Kun vakimuotoisessa todistuksessa annetaan vain nämä tiedot, voidaan taata sen toimivuus velvoittamatta jäsenvaltioita antamaan suhteettoman paljon tietoja.
- (14) Määräämällä ajokieltoja lainvastaisen toiminnan perusteella voidaan edistää liikenneturvallisuuden korkean tason saavuttamista unionissa. Jäsenvaltioissa myönnettyjen ajokorttien vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen mukaisesti kaikki muut jäsenvaltiot tunnustavat automaattisesti toimenpiteet, jotka koskevat ajokortin myöntäneen jäsenvaltion myöntämän ajokorttiin perustuvan ajo-oikeuden poistamista, rajoittamista taikka pysyvää tai määräaikaista peruuttamista. Sen vuoksi olisi edellytettävä, että myöntäjävaltio varmistaa, että kaikki jäsenvaltiot tunnustavat muiden jäsenvaltioiden määräämät ajokiellot. Kun myöntäjävaltio saa ilmoituksen määrätystä ajokiellosta, sen olisi toteutettava tarvittavat toimenpiteet ajokiellon voimassaolon ulottamiseksi koskemaan koko unionia, ellei kiellosta vapauttamiseen ole perusteita tai sellaisiin ei vedota.
- (15) Myöntäjävaltion toteuttaman toimenpiteen olisi määrädyttävä ajokiellon luonteen mukaan. Koska ajokortin tai ajo-oikeuden poistamisella, määräaikaaisella peruuttamisella tai rajoittamisella on väistämättä erilaisia seurauksia, ne edellyttävät eri menettelyjä asianomaisten jäsenvaltioiden toimivallan mukaisesti. Erityisesti poistamisen tapauksessa asianomaisen henkilön olisi voitava saada ajokortti tai ajo-oikeus takaisin niiden sääntöjen mukaisesti, joita myöntäjävaltiossa sovelletaan

vastaavassa tilanteessa. Määräaikaisen peruuttamisen tai rajoittamisen tapauksessa olisi varmistettava, että unionin laajuisesti sovelletaan vain tällaisten toimenpiteiden kestoa, vaikka ajokieltoon liittyisi muitakin ehtoja, koska näiden toimenpiteiden päätarkoituksena on tilapäisesti tai osittain estää asianomaisen henkilön ajaminen eikä määrittää sitä, miten hänen pitäisi saada ajo-oikeutensa takaisin myöntäjävaltiossa.

- (16) Periaatteessa tällä direktiivillä ei pitäisi rajoittaa jäsenvaltioiden mahdollisuutta soveltaa ajokieltoja alueellaan. Rikoksentekevaltion olisi siis jatkossakin voitava soveltaa omien sääntöjensä mukaisesti vain omalla alueellaan voimassa olevia ajokieltoja ja niihin liitettyjä lisäehtoja, kunnes asianomainen henkilö täyttää niissä asetetut vaatimukset.
- (17) On kuitenkin tärkeää ottaa huomioon myös se, että ajokortin saamiselle unionin lainsäädännössä asetettujen vaatimusten noudattamisen arviointi kuuluu myöntäjävaltion toimivaltaan. Lisäehtojen soveltaminen myöntäjävaltiossa ei myöskään saisi johtaa päällekkäisiin vaatimuksiin, jotka asianomaisen henkilön on täytettävä osoittaakseen, että ajokortin tai ajo-oikeuden palauttaminen ei vaaranna liikenneturvallisuutta unionissa. Jos myöntäjävaltio on toteuttanut toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että ajokielto on voimassa koko unionissa, ja sen jälkeen arvioinut uudelleen, täyttääkö asianomainen henkilö edellytykset ajokortin tai ajo-oikeuden palauttamiselle, tämä arviointi olisi edellä esitetyn valossa tunnustettava koko unionissa eli myös rikoksentekevaltiossa.
- (18) Myöntäjävaltion toteuttamien toimienpiteiden olisi katsottava varmistavan ajokiellon voimassaolon koko unionissa ilman että ajokiellon perustana olevia tosiseikkoja olisi arvioitava uudelleen. Sen varmistamiseksi, että unionin laajuinen voimassaolo ei ole ristiriidassa suhteellisuusperiaatteen, perusoikeuksien tai myöntäjävaltion lainsäädännössä säädettyjen poikkeuksien kanssa, on aiheellista vahvistaa perusteet, joiden nojalla myöntäjävaltio vapautuu velvollisuudesta toteuttaa toimenpiteitä.
- (19) Jotta voidaan edistää liikenneturvallisuutta ja tarjota oikeusvarmuus asianomaiselle henkilölle ja rikoksentekevaltiolle, myöntäjävaltion olisi varmistettava ajokiellon unionin laajuinen voimassaolo tai sovellettava jotakin vapautusperustetta mahdollisimman pian ja joka tapauksessa viimeistään 15 päivän kuluttua siitä, kun sille on ilmoitettu ajokiellosta. Tämän ei pitäisi vaikuttaa tilanteisiin, joissa määräaikaa ei poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi voida noudattaa. Myöntäjävaltion olisi kuitenkin myös tällaisissa poikkeustapauksissa toimittava ilman aiheetonta viivytystä ja ilmoitettava rikoksentekevaltiolle viivästyksen kesto ja syy.
- (20) Tämän direktiivin asianmukainen täytäntöönpano edellyttää tiivistä, nopeaa ja tehokasta viestintää asianomaisten toimivaltaisten kansallisten viranomaisten välillä. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten kansallisten viranomaisten olisi sen vuoksi kuultava toisiaan asianmukaisin keinoin aina, kun se on tarpeen. Lisäksi tietyissä tarkoin määritellyissä tapauksissa sekä myöntäjävaltion että rikoksentekevaltion olisi toimitettava toisilleen viipymättä tärkeitä tietoja tämän direktiivin soveltamisesta. Näin olisi toimittava, kun hyväksytään toimenpiteitä, joilla ajokielto saatetaan voimaan koko unionissa, kun tehdään päätöksiä vapautusperusteiden nojalla, kun ajokielto pannaan täytäntöön tai kun on kyse olosuhteista, jotka vaikuttavat alun perin määrättyyn ajokieltoon.
- (21) Kun myöntäjävaltiolle on ilmoitettu ajokiellosta ja se on saattanut sen voimaan koko unionissa, sen olisi ilmoitettava asiasta asianomaiselle henkilölle viipymättä, jotta tämä voi käyttää perusoikeuksiaan, kuten oikeuttaan tulla kuulluksi ja riitauttaa päätökset toimivaltaisissa kansallisissa tuomioistuimissa.

- (22) Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että tämän direktiivin nojalla tehtyjä päätöksiä vastaan on käytettävissä riittävät oikeussuojakeinot, jotka vastaavat niitä, joita voidaan käyttää samankaltaisissa kotimaisissa tapauksissa, ja että kun nämä oikeussuojakeinot tulevat sovellettaviksi, niistä annetaan tietoja hyvissä ajoin, jotta niitä voidaan käyttää tehokkaasti. Olisi kuitenkin selvennettävä, että 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti ilmoitettu ajokiello voidaan riitauttaa ainoastaan rikoksentekovaltiossa.
- (23) Luonnollisten henkilöiden suojelu henkilötietoja käsiteltäessä on perusoikeus. Euroopan unionin perusoikeuskirjan⁶ 8 artiklan 1 kohdan ja perussopimuksen 16 artiklan 1 kohdan mukaisesti jokaisella on oikeus henkilötietojensa suojaan. Tämän direktiivin puitteissa tapahtuvaan henkilötietojen käsittelyyn olisi sovellettava asiaa koskevaa unionin lainsäädäntöä eli Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679⁷ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä (EU) 2016/680⁸ niiden soveltamisalan mukaisesti.
- (24) Tässä direktiivissä vahvistetaan oikeusperusta henkilötietojen vaihdolle, jonka tarkoituksena on panna täytäntöön muun jäsenvaltion kuin myöntäjävaltion määräämät ajokiellot. Tämä oikeusperusta on asetuksen 2016/679 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja soveltuvin osin 10 artiklan sekä direktiivin 2016/680 8 artiklan mukainen. Myöntäjävaltion kanssa vaihdettavissa henkilötiedoissa olisi rajoitettava siihen, mikä on tarpeen tässä direktiivissä säädettyjen velvoitteiden noudattamiseksi.
- (25) Saumattoman, luotettavan ja tehokkaan tietojenvaihdon varmistamiseksi jäsenvaltioiden olisi nimettävä kansallinen yhteyspiste tämän direktiivin soveltamista varten. Jäsenvaltioiden olisi lisäksi varmistettava, että niiden kansalliset yhteyspisteet tekevät yhteistyötä niiden viranomaisten kanssa, jotka osallistuvat tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien ajokiellojen täytäntöönpanoon, erityisesti sen varmistamiseksi, että kaikki tarvittavat tiedot jaetaan hyvissä ajoin.
- (26) Jäsenvaltioiden olisi säännöllisesti kerättävä kattavia tilastoja tämän direktiivin soveltamisesta ja toimitettava ne komissiolle vuosittain. Komission olisi näiden ja muiden tietojen perusteella arvioitava tämän direktiivin täytäntöönpanon vaikutusta liikenneturvallisuuteen ja toimitettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle joka viides vuosi kertomus arvioinnin tuloksista sekä tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia direktiivin muuttamiseksi.
- (27) Tämän direktiivin ei pitäisi vaikuttaa oikeuksiin ja velvollisuuksiin, jotka johtuvat muusta sovellettavasta unionin lainsäädännöstä, kuten erityisesti neuvoston puitepäätyöstä 2008/947/YOS⁹ ja neuvoston puitepäätyöstä 2005/214/YOS¹⁰, tai

⁶ EUVL C 202, 7.6.2016, s. 391.

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuoja-asetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/680, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta toimivaltaisten viranomaisten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä rikosten ennalta estämistä, tutkimista, paljastamista tai rikoksiin liittyviä syytetoimia tai rikosoikeudellisten seuraamusten täytäntöönpanoa varten sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja neuvoston puitepäätyksen 2008/977/YOS kumoamisesta (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 89).

⁹ Neuvoston puitepäätyös 2008/947/YOS, tehty 27 päivänä marraskuuta 2008, vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta tuomioihin ja valvontapäätöksiin valvontatoimenpiteiden ja vaihtoehtoisten seuraamusten valvomiseksi (EUVL L 337, 16.12.2008, s. 102).

¹⁰ Neuvoston puitepäätyös 2005/214/YOS, tehty 24 päivänä helmikuuta 2005, vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen soveltamisesta taloudellisiin seuraamuksiin (EUVL L 76, 22.3.2005, s. 16).

epäiltyjen ja syytettyjen oikeuksiin, joista säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveissä 2010/64/EU¹¹, 2012/13/EU¹², 2013/48/EU¹³, (EU) 2016/343¹⁴, (EU) 2016/800¹⁵ ja (EU) 2016/1919¹⁶.

- (28) Jäsenvaltioiden olisi voitava tehdä muiden jäsenvaltioiden kanssa kahden- tai monenvälisiä sopimuksia tai sopia järjestelyistä, joilla täydennetään tällä direktiivillä perustettua järjestelmää ja helpotetaan sen käyttöä. Niiden olisi kuitenkin turvauduttava tällaisiin sopimuksiin tai järjestelyihin vain silloin, kun niillä voidaan syventää tai laajentaa tämän direktiivin säännösten soveltamista ja yksinkertaistaa tai sujuvoittaa menettelyjä, joilla ajokiellet saatetaan voimaan unionin laajuisesti, eli kun niillä voidaan parantaa liikenneturvallisuutta.
- (29) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta, jonka nojalla se voi vahvistaa ajokieltoa koskevan vakiomuotoisen todistuksen muodon ja sisällön. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹⁷ mukaisesti.
- (30) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita eli varmistaa liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikennerikoksista määrättäviä ajokieltoja koskevien päätösten unionin laajuisia vaikutuksia liikenneturvallisuuden parantamiseksi koko unionissa, vaan ne voidaan tämän direktiivin laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen¹⁸ 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (31) Euroopan tietosuojavaltautettua on kuultu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1725¹⁹ 42 artiklan 1 kohdan mukaisesti, ja hän antoi lausuntonsa [...] päivänä [...]kuuta [...],

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/64/EU, annettu 20 päivänä lokakuuta 2010, oikeudesta tulkaukseen ja käännöksiin rikosoikeudellisissa menettelyissä (EUVL L 280, 26.10.2010, s. 1).

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/13/EU, annettu 22 päivänä toukokuuta 2012, tiedonsaantioikeudesta rikosoikeudellisissa menettelyissä (EUVL L 142, 1.6.2012, s. 1).

¹³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2013/48/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2013, oikeudesta käyttää avustajaa rikosoikeudellisissa menettelyissä ja eurooppalaista pidätysmääräystä koskevista menettelyistä sekä oikeudesta saada tieto vapaudenmenetyksestä ilmoitetuksi kolmannelle osapuolelle ja pitää vapaudenmenetyksen aikana yhteyttä kolmansiin henkilöihin ja konsuliviranomaisiin (EUVL L 294, 6.11.2013, s. 1).

¹⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/343, annettu 9 päivänä maaliskuuta 2016, eräiden syyttömyysolettamaan liittyvien näkökohtien ja läsnäoloa oikeudenkäynnissä koskevan oikeuden lujittamisesta rikosoikeudellisissa menettelyissä (EUVL L 65, 11.3.2016, s. 1).

¹⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/800, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, rikoksesta epäiltyjä tai syytettyjä lapsia koskevista menettelytakeista rikosoikeudellisissa menettelyissä (EUVL L 132, 21.5.2016, s. 1).

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/1919, annettu 26 päivänä lokakuuta 2016, oikeusavusta rikosoikeudellisissa menettelyissä epäillyille ja syytetyille henkilöille ja eurooppalaista pidätysmääräystä koskevista menettelyissä etsityille henkilöille (EUVL L 297, 4.11.2016, s. 1).

¹⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

¹⁸ EUVL C 202, 7.6.2016, s. 13.

¹⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1725, annettu 23 päivänä lokakuuta 2018, luonnollisten henkilöiden suojelusta unionin toimielinten, elinten ja laitosten suorittamassa

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tarkoitus ja kohde

Tämän direktiivin tarkoituksena on varmistaa kaikkien tienkäyttäjien suojelun korkea taso unionissa. Siinä vahvistetaan tätä varten säännöt, joiden mukaan ajokielto on voimassa unionin laajuisesti, kun se määrätään liikenneturvallisuuteen liittyvistä liikenne rikoksista, jotka on tehty muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, joka on myöntänyt asianomaisen henkilön ajokortin.

2 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- 1) 'ajokielto' päätöstä, joka liittyy liikenneturvallisuuteen liittyvän liikenne rikoksen tekemiseen ja johtaa moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan ajokortin tai ajo-oikeuden poistamiseen, rajoittamiseen tai määräajaiseen peruuttamiseen ja johon ei enää voida hakea muutosta, riippumatta siitä, onko kyseessä ensisijainen, toissijainen vai oheisrangaistus vai turvatoimenpide ja onko se hallinnollinen vai rikosoikeudellinen seuraamus;
- 2) 'poistamisella' ajokortin tai ajo-oikeuden tai sen hyväksymisen menettämistä;
- 3) 'määräajaisella peruuttamisella' ajokortin tai ajo-oikeuden voimassaolon tai hyväksymisen tilapäistä rajoittamista määräajaksi tai siten, että määräajan lisäksi edellytetään lisäehtojen täyttymistä;
- 4) 'rajoittamisella' ajokortin tai ajo-oikeuden voimassaolon tai hyväksymisen osittaista rajoittamista joko määräajaksi tai siten, että edellytetään lisäehtojen täyttymistä tai että sovelletaan sekä määräaika että lisäehtoja;
- 5) 'lisäehdoilla' muita kuin määräajan päättymistä koskevia ehtoja, jotka ajokieltoon määrätyn henkilön on täytettävä saadakseen takaisin ajo-oikeutensa tai ajokorttinsa;
- 6) 'rikoksentekovaltiolla' jäsenvaltiota, jossa ajokielto on määrätty;
- 7) 'myöntäjävaltiolla' jäsenvaltiota, joka on myöntänyt asianomaisen henkilön ajokortin ja jolle tieto ajokiellosta toimitetaan tämän direktiivin säännösten mukaisesti;
- 8) 'moottorikäyttöisellä ajoneuvolla' [UUDEN AJOKORTTIDIREKTIIVIN] 2 artiklan 4 alakohdassa määriteltyä moottorikäyttöistä ajoneuvoa;
- 9) 'ajokortilla' [UUDEN AJOKORTTIDIREKTIIVIN] 2 artiklan 1 alakohdassa määriteltyä ajokorttia;
- 10) 'asianomaisella henkilöllä' luonnollista henkilöä, jolle ajokielto on määrätty;
- 11) 'liikenneturvallisuuteen liittyvällä liikenne rikoksella':

henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta sekä asetuksen (EY) N:o 45/2001 ja päätöksen N:o 1247/2002/EY kumoamisesta (EUVL L 295, 21.11.2018, s. 39).

- a) rattijuopumusta, sellaisena kuin se on määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/413²⁰ 3 artiklan g alakohdassa;
 - b) ylinopeutta, sellaisena kuin se on määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/413 3 artiklan d alakohdassa;
 - c) huumausaineen vaikutuksen alaisena ajamista, sellaisena kuin se on määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/413 3 artiklan h alakohdassa;
 - d) liikennesääntöjen vastaista toimintaa, joka on aiheuttanut kuoleman tai vakavan ruumiinvamman;
- 12) 'vakinaisella asuinpaikalla' [UUDEN AJOKORTTIDIREKTIIVIN] 17 artiklan mukaista vakinaista asuinpaikkaa.

3 artikla

Ajokieltojen koko unionin laajuinen voimassaolo

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ajokielto, jonka jäsenvaltio on määrännyt henkilölle, jonka vakinainen asuinpaikka ei ole kyseisessä jäsenvaltiossa ja jolla on toisen jäsenvaltion myöntämä ajokortti, on voimassa koko unionin alueella tämän direktiivin mukaisesti.

4 artikla

Velvollisuus ilmoittaa ajokiellosta

1. Rikoksentekevaltion on ilmoitettava ajokiellosta, joka on määrätty vähintään kuukauden ajaksi henkilölle, jonka vakinainen asuinpaikka ei ole rikoksentekevaltiossa ja jolla on myöntäjävaltion myöntämä ajokortti.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu ilmoitus on tehtävä 5 artiklassa säädetyllä vakiomuotoisella todistuksella ja 3 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen.
3. Rikoksentekevaltion kansallisen yhteyspisteen on täytettävä, allekirjoitettava ja toimitettava todistus suoraan myöntäjävaltion kansalliselle yhteyspisteelle, joka toimittaa sen edelleen viranomaiselle, joka on toimivaltainen saattamaan ajokiellon voimaan unionin laajuisesti. Rikoksentekevaltion kansallisen yhteyspisteen on toimitettava myöntäjävaltion kansalliselle yhteyspisteelle myös asianomaiselta henkilöltä pois otettu ajokortti ja ajokiellon määräämisestä tehty alkuperäinen päätös tai sen oikeaksi todistettu jäljennös. Rikoksentekevaltiolla ei ole velvollisuutta käännättää alkuperäistä päätöstä tai sen oikeaksi todistettua jäljennöstä.

5 artikla

Vakiomuotoinen todistus ja sen toimittamistavat

²⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/413, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2015, liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenneerikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta (EUVL L 68, 13.3.2015, s. 9).

1. Komissio vahvistaa ennen [...] päivää [...] kuuta [...] [19 artiklassa säädetty määräaika direktiivin saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä] täytäntöönpanosäädöksellä ajokiellosta annettavan vakiomuotoisen todistuksen muodon ja sisällön. Täytäntöönpanosäädös hyväksytään 17 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
2. Todistuksessa on oltava seuraavat tiedot:
 - a) tiedot viranomaisesta, joka määräsi ajokiellon rikoksentekovaltiossa;
 - b) kuvaus liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikenne rikoksesta ja ajokiellon määräämiseen johtaneista tosiseikoista;
 - c) asianomaisen henkilön nimi ja osoite, ajokortin numero ja tarvittaessa asianomaisen henkilön kansallinen henkilötodistus, jos se on saatavilla;
 - d) rikoksentekovaltion lainsäädännön sovellettavat säännökset;
 - e) noudatetut menettelyt sekä ajokiellon tarkka laajuus ja sisältö, mukaan lukien tarvittaessa päivämäärä, jona ajo-oikeuden määräaikaisen peruuttamisen tai rajoittamisen voimassaolo päättyy, sekä mahdolliset rikoksentekovaltion asettamat lisäehdot;
 - f) rikoksentekovaltiossa mahdollisesti jo suoritettu osuus sen määräämän ajokiellon kestosta (päivinä).
3. Rikoksentekovaltion on toimitettava myöntäjävaltiolle todistuksen käännös myöntäjävaltion virallisella kielellä tai millä tahansa muulla kielellä, jonka myöntäjävaltio on hyväksynyt 4 kohdan mukaisesti.
4. Mikä tahansa jäsenvaltio voi milloin tahansa ilmoittaa komissiolle toimitettavalla ilmoituksella, että se hyväksyy käännökset todistuksista yhdellä tai usealla muulla unionin virallisella kielellä kuin kyseisen jäsenvaltion virallisella kielellä tai virallisilla kielillä. Tämä ilmoitus voidaan peruuttaa milloin tahansa. Komissio asettaa ilmoitukset ja niiden peruutukset kaikkien jäsenvaltioiden saataville.
5. Rikoksentekovaltion kansallisen yhteyspisteen on toimitettava todistus myöntäjävaltion kansalliselle yhteyspisteelle [UUDEN AJOKORTTIDIREKTIIVIN] 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun EU:n ajokorttiverkoston, jäljempänä 'RESPER-verkosto', kautta.

6 artikla

Ajokieltojen saattaminen voimaan unionin laajuisesti

1. Kun ajokiellosta ilmoittava todistus on annettu tiedoksi 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti, on myöntäjävaltion siinä tapauksessa, ettei 8 artiklassa säädettyjä vapautusperusteita sovelleta, toteutettava asianmukaiset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ajokielto on voimassa unionin laajuisesti.
2. Jos ajokiellon toteuttamistapana on ajo-oikeuden poistaminen, myöntäjävaltion toteuttamien toimenpiteiden on täytettävä seuraavat ehdot:
 - a) myöntäjävaltion on poistettava asianomaisen henkilön ajokortti tai ajo-oikeus;
 - b) asianomainen henkilö voi saada ajokorttinsa tai ajo-oikeutensa takaisin myöntäjäjäsenvaltion kansallisten sääntöjen mukaisesti;

- c) myöntäjävaltion on mahdollisimman pitkälti otettava huomioon se, miltä osin ne lisäehdot, jotka asianomaisen henkilön on täytettävä saadakseen ajo-oikeuden takaisin, on jo täytetty rikoksentekovaltiossa.
3. Jos ajokiellon toteuttamistapana on ajo-oikeuden määräaikainen peruuttaminen tai sen rajoittaminen, myöntäjävaltion toteuttamien toimenpiteiden on täytettävä seuraavat ehdot:
- a) myöntäjävaltion on peruutettava asianomaisen henkilön ajokortin tai ajo-oikeuden voimassaolo tai rajoitettava sitä siihen päivään asti, jona rikoksentekovaltion määräämän ja ilmoittaman määräaikaisen peruuttamisen tai rajoittamisen vaikutukset lakkaavat;
 - b) jos rikoksentekovaltion määräämän ja ilmoittaman määräaikaisen peruuttamisen tai rajoittamisen ehtona on sekä tietyn määräajan päättymisen että lisäehtojen täyttyminen, myöntäjävaltion on otettava huomioon ainoastaan määräaika;
 - c) rikoksentekovaltion määräämä ja ilmoittama rajoittaminen on otettava huomioon sikäli kuin se on luonteeltaan tai kestoltaan myöntäjävaltion lainsäädännön mukainen.
4. Kun myöntäjävaltio hyväksyy toimenpiteitä tämän artiklan nojalla, sitä sitovat ja toimenpiteiden perustan muodostavat rikoksentekovaltion 5 artiklan mukaisesti toimittamat tiedot ja tosiseikat, sanotun kuitenkin rajoittamatta 8 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetyn vapautusperusteen soveltamista.

7 artikla

Ajokieltojen vaikutukset rikoksentekovaltiossa

1. Tämä direktiivi ei estä rikoksentekovaltiota panemasta ajokieltoa täytäntöön alueellaan kansallisten sääntöjensä mukaisesti.
2. Jos ajokiellosta, johon sisältyy lisäehtoja, on ilmoitettu myöntäjävaltiolle 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti, rikoksentekovaltio voi jatkaa tällaisen ajokiellon soveltamista alueellaan, kunnes asianomainen henkilö täyttää nämä ehdot.
3. Rikoksentekovaltion on kuitenkin katsottava, että 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti ilmoitettuun ajokieltoon liittyvät lisäehdot ovat täyttyneet, jos myöntäjävaltio on arvioinut, että asianomainen henkilö täyttää ne ehdot, jotka myöntäjävaltio on asettanut ajo-oikeuden tai ajokortin saamiselle takaisin tai uuden hakemiselle.

8 artikla

Vapautusperusteet

1. Myöntäjävaltio ei saa toteuttaa 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja toimenpiteitä, jos
 - a) edellä 5 artiklassa tarkoitettu todistus on puutteellinen tai ilmeisen virheellinen eikä puuttuvia tai oikeita tietoja ole toimitettu tämän artiklan 3 kohdan mukaisesti;
 - b) ajokielto on jo pantu kokonaisuudessaan täytäntöön rikoksentekovaltiossa;
 - c) ajokielto on myöntäjävaltion lainsäädännön mukaisesti vanhentunut;

- d) on olemassa täytäntöönpanovaltion lainsäädännön mukainen erioikeus tai koskemattomuus, joka estää ajokiellon täytäntöönpanon;
- e) ajokieltoon liittyvän määräjän tai rajoituksen jäljellä oleva kesto on 6 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen toimenpiteiden hyväksyntähetkellä alle kuukauden;
- f) oikeudenkäynti on tapahtunut, ja todistuksen mukaan asianomainen henkilö ei ollut henkilökohtaisesti läsnä ajokieltopäätökseen johtaneessa oikeudenkäynnissä, ellei todistuksessa ilmoiteta rikosentekovaltion lainsäädännössä määriteltyjen täydentävien menettelyvaatimusten mukaisesti, että jokin seuraavista on toteutunut:
 - i) asianomainen henkilö on saanut haasteen hyvissä ajoin henkilökohtaisesti tiedoksi ja siten saanut tiedon ajokieltopäätökseen johtaneen oikeudenkäynnin ajankohdasta ja paikasta tai on tosiasiallisesti saanut virallisen tiedon kyseisen oikeudenkäynnin ajankohdasta ja paikasta muilla keinoin siten, että voidaan kiistattomasti todeta, että kyseinen henkilö oli tietoinen oikeudenkäynnistä, ja hänelle oli ajoissa ilmoitettu, että ajokieltopäätös voidaan tehdä, vaikka hän jää pois oikeudenkäynnistä;
 - ii) asianomainen henkilö oli oikeudenkäynnistä tietoisena valtuuttanut juristin, jonka joko kyseinen henkilö tai valtio oli nimennyt puolustamaan häntä oikeudenkäynnissä, ja tämä juristi oli tosiasiallisesti puolustanut häntä oikeudenkäynnissä, tai
 - iii) sen jälkeen, kun ajokieltopäätös oli annettu asianomaiselle henkilölle tiedoksi ja hänelle oli nimenomaisesti ilmoitettu hänen oikeudestaan uudelleen käsittelyyn tai muutoksenhakuun, johon hänellä on oikeus osallistua ja joka antaa mahdollisuuden asian ratkaisuperusteiden uudelleen tutkimiseen, mukaan lukien uusien todisteiden tutkiminen, ja joka voi johtaa alkuperäisen ajokieltopäätöksen kumoamiseen, on nimenomaisesti ilmoittanut, ettei hän ole riitauttanut ajokieltopäätöstä, tai ei ole pyytänyt uudelleen käsittelyä tai hakenut muutosta määräajassa;
- g) poikkeustilanteissa on olemassa perusteltu syy katsoa erityisten ja objektiivisten todisteiden pohjalta, että ajokiellon täytäntöönpano olisi tapauksen erityiset olosuhteet huomioon ottaen ilmeisessä ristiriidassa perusoikeuskirjassa vahvistetun perusoikeuden kanssa.

2. Myöntäjävaltio voi päättää soveltaa myös seuraavia vapautusperusteita:

- a) ajokielto liittyy liikenneturvallisuuteen liittyvään liikenne rikokseen, josta myöntäjävaltion lainsäädännön mukaisesti ei 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti ilmoitettujen tietojen perusteella määrättäisi ajokieltoa;
- b) ajokielto määrättiin ainoastaan ylinopeuden perusteella, ja rikosentekovaltiossa voimassa olevat nopeusrajoitukset ylitettiin alle 50 kilometrillä tunnissa;
- c) asianomaista henkilöä ei myöntäjävaltion lainsäädännön mukaan voida ikänsä vuoksi saattaa vastuuseen liikenneturvallisuuteen liittyvästä liikenne rikoksesta, josta ajokielto on määrätty.

3. Jos myöntäjävaltio aikoo jossakin tietyssä tapauksessa soveltaa 1 tai 2 kohdan mukaista vapautusperustetta, sen on ilmoitettava asiasta viipymättä rikosentekovaltiolle ja tarvittaessa pyydyttävä kaikki tarvittavat tiedot sen tutkimiseksi, soveltuuko tapaukseen jokin kyseisissä kohdissa tarkoitettu

vapautusperuste. Rikoksentekovaltion on toimitettava pyydetty tiedot viipymättä, ja se voi toimittaa tarpeelliseksi katsomiaan lisätietoja tai huomautuksia.

Tämän kohdan mukaisesti toimitettavat tiedot eivät saa sisältää muita henkilötietoja kuin ne, jotka ovat ehdottoman välttämättömiä 1 ja 2 kohdan soveltamiseksi, ja niitä on käytettävä yksinomaan kyseisten kohtien soveltamiseksi.

9 artikla

Määräajat

1. Myöntäjävaltion on toteutettava 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut toimenpiteet tai tehtävä päätös 8 artiklan mukaisen vapautusperusteen soveltamista viipymättä ja viimeistään 15 päivän kuluttua siitä, kun se on saanut todistuksen 5 artiklan 1 kohdan mukaisesti, sanotun kuitenkin rajoittamatta 3 kohdan soveltamista.
2. Myöntäjävaltion kansallisen yhteyspisteen on ilmoitettava 6 artiklan 1 kohdan nojalla toteutetuista toimenpiteistä tai 8 artiklan mukaisen vapautusperusteen soveltamisesta tehdystä päätöksestä rikoksentekovaltion kansalliselle yhteyspisteelle viipymättä käyttäen RESPER-järjestelmää.
3. Jos 1 kohdassa säädetty määräaika ei jossain tietyssä tapauksessa voida noudattaa, myöntäjävaltion kansallisen yhteyspisteen on ilmoitettava asiasta viipymättä rikoksentekovaltion kansalliselle yhteyspisteelle millä tahansa tavalla ja ilmoitettava viivästyksen syyt.

Edellä 1 kohdassa tarkoitetun määräajan päättymisen ei vapauta myöntäjävaltiota sen velvollisuudesta toteuttaa 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut toimenpiteet viipymättä.

10 artikla

Jäsenvaltioiden keskinäinen kuuleminen

Jäsenvaltioiden on tämän direktiivin tehokkaan soveltamisen varmistamiseksi tarvittaessa kuultava toisiaan asianmukaisin keinoin ja viipymättä.

11 artikla

Tiedot, jotka myöntäjävaltion on annettava

Myöntäjävaltion kansallisen yhteyspisteen on viipymättä ilmoitettava rikoksentekovaltion kansalliselle yhteyspisteelle

- a) edellä olevassa 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun ajokieltoa koskevan ilmoituksen vastaanottamisesta;
- b) edellä olevan 6 artiklan nojalla toteutetuista toimenpiteistä sen jälkeen, kun niistä on tullut oikeudellisesti sitovia;
- c) päätöksestä, jonka mukaisesti sovelletaan vapautusperustetta 8 artiklan nojalla, ja päätöksen perusteluista;

- d) toimenpiteistä, joilla ajokiellon unionin laajuinen voimassaolo keskeytetään toistaiseksi tai kokonaan, ja niiden perusteet, mukaan luettuna se, että asianomainen henkilö on riitauttanut asian menestyksekkäästi.

12 artikla

Tiedot, jotka rikoksentekevaltion on annettava

Rikoksentekevaltion kansallisen yhteyspisteen on viipymättä ilmoitettava myöntäjävaltion kansalliselle yhteyspisteelle

- a) seikoista, jotka vaikuttavat ajokiellon määräämisestä tehtyyn päätökseen;
- b) ajokiellon täytäntöönpanosta rikoksentekevaltiossa.

13 artikla

Ilmoittamisvelvollisuus suhteessa asianomaiseen henkilöön

1. Myöntäjävaltion on ilmoitettava sekä 4 artiklan 1 kohdan mukaisen ilmoituksen vastaanottamisesta että 6 artiklan 1 kohdan mukaisten toimenpiteiden hyväksymisestä asianomaiselle henkilölle viipymättä kansallisen lainsäädäntönsä mukaisia menettelyjä noudattaen.
2. Edellä olevan 1 kohdan mukaisesti toimitettavissa tiedoissa on täsmennettävä vähintään seuraavat:
 - a) kun tiedot annetaan 4 artiklan 1 kohdan mukaisen ilmoituksen vastaanottamisen jälkeen:
 - i) sekä myöntäjävaltion että rikoksentekevaltion niiden viranomaisten nimet, joilla on toimivalta panna täytäntöön ajokielto;
 - ii) myöntäjävaltion lainsäädännön mukaiset oikeussuojakeinot, mukaan lukien oikeus tulla kuulluksi;
 - b) kun tiedot annetaan 6 artiklan 1 kohdan mukaisten toimenpiteiden hyväksymisen jälkeen:
 - i) yksityiskohtaiset tiedot myöntäjävaltion toteuttamista toimenpiteistä;
 - ii) myöntäjävaltion lainsäädännön mukaiset oikeussuojakeinot, joilla toimenpiteet voidaan riitauttaa.

14 artikla

Oikeussuojakeinot

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän direktiivin nojalla hyväksytyjä päätöksiä tai toimenpiteitä vastaan on käytettävissä riittävät oikeussuojakeinot, jotka vastaavat niitä, joita voidaan käyttää samankaltaisissa kotimaisissa tapauksissa. Niiden on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että tällaisia oikeussuojakeinoja koskevat tiedot toimitetaan hyvissä ajoin, jotta niitä voidaan käyttää tehokkaasti.

2. Edellä olevan 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti ilmoitettu ajokielto voidaan riitauttaa ainoastaan rikoksentekovaltiossa.
3. Rikoksentekovaltion ja myöntäjävaltion on ilmoitettava toisilleen tämän direktiivin nojalla hyväksytyjä päätöksiä tai toimenpiteitä vastaan käytetyistä oikeussuojakeinoista.

15 artikla

Kansalliset yhteyspisteet

1. Kunkin jäsenvaltion on viimeistään [...] päivänä [...] kuuta [...] [päivämäärä, johon mennessä tämä direktiivi on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä] nimettävä kansallinen yhteyspiste tämän direktiivin soveltamista varten.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden kansalliset yhteyspisteet tekevät yhteistyötä niiden viranomaisten kanssa, jotka osallistuvat liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikosten perusteella määrättyjen ajokieltojen täytäntöönpanoon, erityisesti sen varmistamiseksi, että kaikki tarvittavat tiedot annetaan hyvissä ajoin ja että 9 artiklassa säädettyjä määräaikoja noudatetaan.
3. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tämän direktiivin soveltamiseksi nimetyt kansalliset yhteyspisteet. Komissio asettaa tämän artiklan mukaisesti saamansa tiedot verkkosivustolleen kaikkien jäsenvaltioiden saataville.

16 artikla

Tilastointi

Jäsenvaltioiden on säännöllisesti kerättävä kattavat tilastot tämän direktiivin soveltamisesta ja toimitettava ne komissiolle vuosittain. Kyseisten tilastojen on sisällettävä

- a) edellä olevan 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti tehtyjen ilmoitusten lukumäärä eriteltynä vastaanottavan jäsenvaltion mukaan;
- b) vapautusperusteen käyttökertojen lukumäärä, mukaan lukien sovelletut vapautusperusteet, eriteltynä ilmoituksen tehneen jäsenvaltion mukaan;
- c) vapautusperustusten käytöstä tehdystä päätöksestä ilmoittamiseen tarvittu aika;
- d) edellä olevan 6 artiklan 1 kohdan nojalla toteutettuja toimenpiteitä vastaan vireille pantujen oikeussuojakeinojen lukumäärä.

17 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa asetuksen [UUDEN AJOKORTTIDIREKTIIVIN] 22 artiklalla perustettu komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.
Kun komitean lausunto on määrä hankkia kirjallista menettelyä noudattaen, tämä menettely päätetään tuloksettomana, jos komitean puheenjohtaja lausunnon antamiselle asetetussa määräajassa niin päättää tai komitean jäsenten yksinkertainen enemmistö sitä pyytää.

Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy täytäntöönpanosäädöstä, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

18 artikla

Suhde unionin muihin säädöksiin

1. Tämä direktiivi ei vaikuta seuraavista säädöksistä johtuviin oikeuksiin ja velvollisuuksiin:
 - a) neuvoston puitepäätos 2008/947/YOS;
 - b) neuvoston puitepäätos 2005/214/YOS;
 - c) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveissä 2010/64/EU, 2012/13/EU, 2013/48/EU, (EU) 2016/343, (EU) 2016/800 ja (EU) 2016/1919 säädetyt epäiltyjen ja syytettyjen oikeudet.
2. Jäsenvaltiot voivat tehdä muiden jäsenvaltioiden kanssa kahden- tai monenvälisiä sopimuksia tai järjestelyjä [...] päivän [...] kuuta [...] jälkeen, kunhan näillä sopimuksilla ja järjestelyillä voidaan laajentaa tämän direktiivin säännösten soveltamista ja yksinkertaistaa tai sujuvoittaa menettelyjä sellaisten ajokieltojen täytäntöön panemiseksi, jotka on määrätty rikoksen perusteella muussa jäsenvaltiossa kuin siinä, joka on myöntänyt kyseisen henkilön ajokortin.

19 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [...] päivänä [...] kuuta [...]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.
2. Jäsenvaltioiden on viimeistään [...] päivänä [...] kuuta [...] toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

20 artikla

Soveltamista koskeva kertomus

Komissio antaa viimeistään [...] päivänä [...] kuuta [...] [viisi vuotta voimaantulopäivästä] ja sen jälkeen joka viides vuosi Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta, mukaan lukien sen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotuksia tätä direktiiviä koskeviksi muutoksiksi.

21 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

22 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja